

Heikki Metsäranta
Henriika Weiste
Kari Hillo

Selvitys liikennepalvelulain mukaisista seuranta- ja yhteensovittamistehtävistä



Heikki Metsäranta, Henriika Weiste, Kari Hillo

Selvitys liikennepalvelulain mukaisista seuranta- ja yhteensovittamistehtävistä

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2018

Liikennevirasto

Helsinki 2018

Kannen kuva: Tuula Roos / vastavalo.net

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-518-1

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Heikki Metsäranta, Henriika Weiste ja Kari Hillo: Selvitys liikennepalvelulain mukaisista seuranta- ja yhteensovittamistehtävistä. Liikennevirasto, Liikenteen palvelut -osasto. Helsinki 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2018. 43 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-518-1.

Avainsanat: liikenne, henkilöliikenne, palvelut, seuranta, tilastointi

Tiivistelmä

Työssä selvitetään liikennepalvelulaissa (320/2017) Liikennevirastolle osoitetun seuranta- ja yhteensovittamistehtävän tavoitteet ja sisältö. Selvityksen tuloksena esitetään seurannan tavoitetila ja suunnitelma seurannan toteuttamisesta ja kehittämisestä kohden tavoitetilaa sekä ehdotus yhteensovittamistehtävän sisällöstä uudessa toimintaympäristössä. Työssä käsitellään henkilöliikenteen liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa kuvaavien tietojen tilastointia ja muuta seurantaan tie- ja raideliikenteessä, merenkulussa ja ilmailussa Suomen alueella. Liikkumispalveluita käsitellään liikennepalvelulain määrittelyjen mukaisina. Seuranta- ja yhteensovittamistehtävää katsotaan koko hallinnonalan tarpeiden kannalta ottaen huomioon tehtävien siirtyminen Liikenne- ja viestintävirastoon vuonna 2019.

Seurannan lähtökohtana on tavoite siitä, että liikenteen viranomais toiminta, liikennemarkkinoiden sääntely ja liikennepolitiikan valmistelu perustuvat hyvään tietoon liikennejärjestelmän tilasta. Tiedon hyödyntämisen tulisi lopulta johtaa siihen, että kansalaisille voidaan tarjota parempia ja edullisempia liikkumisen palveluja. Jotta voidaan seurata uusien liikkumispalveluiden kehittymistä, tulee aiemmin seurannan ulkopuolelle jääneitä palveluja saada seurannan kohteeksi. Keskeinen haaste on myös ”vanhojen” palveluiden aikasarjojen jatkuminen, joka ei kaikilta osin ole mahdollista.

Liikkumispalveluiden seurannan tavoitetila on määritelty vuodelle 2022, johon ajoittuu liikennepalvelulain vaikutusten arviointi. Seurannasta ja yhteensovittamistehtävästä esitetään seuraavat päälinjaukset:

1. Nykyiset toimivat tiedonkeruut ja tilastoinnit käytetään hyödyksi.
2. Olennaisten tietojen rajapinnoista kerätään merkittävä osa liikkumispalvelujen tarjontatiedoista.
3. Traficom ottaa tehtäväkseen taksiliikenteen ja välitystoiminnan kysyntätietojen keruun.
4. Aiemmin tilastoimattomien liikkumispalvelujen kysyntätietojen kerääminen hankitaan Tilastokeskukselta.
5. Liikkumispalveluista julkaistaan vuositilastoa.
6. Liikennejärjestelmän tilakuva esitetään Liikennefakta.fi -palvelussa
7. Yhteensovittamistehtäviä laajennetaan kaikkiin liikkumisen palveluihin.

Tavoitetilan saavuttaminen edellyttää selvitys- ja kehitystyötä, jonka tehtäviä on kuvattu raportin lopuksi. Käytännössä kehittämistyö on jo aloitettu aikataulun mukaisen liikenteen olennaisten tietojen koontitietokannan ja raportointityökalujen toteuttamismahdollisuuksien kartoituksella. Myös henkilöliikenteen sidosryhmäyhteistyön kehittäminen on käynnistetty. Kehittämistoimia tehdään yhteistyössä virastojen kesken ja tehtävästä riippuen Tilastokeskuksen sekä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja liikkumispalveluita tuottavien yritysten kanssa.

Heikki Metsäranta, Henriika Weiste och Kari Hillo: Utredning över uppföljnings- och samordningsuppgifterna enligt lagen om transportservice. Trafikverket, trafiktjänster. Helsingfors 2018. Trafikverkets undersökningar och utredningar 12/2018. 43 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-518-1.

Sammanfattning

I detta arbete har man utrett målen med och innehållet i uppföljnings- och samordningsuppgiften som tilldelats Trafikverket enligt lagen om transportservice (320/2017). Som ett resultat av utredningen har man tagit fram en målbild för uppföljningen, utarbetat en plan över hur uppföljningen kunde genomföras och utvecklas i riktning mot målbilden samt gett ett förslag gällande innehållet i samordningsuppgiften i den nya verksamhetsmiljön. Utredningen behandlar statistikföringen av data som beskriver tillgången och efterfrågan på mobilitetstjänster inom persontrafik samt annan uppföljning av vägtrafiken, den spårbundna trafiken, sjöfarten och luftfarten på finskt territorium. Mobilitetstjänsterna behandlas i enlighet med definitionerna i lagen om transportservice. Uppföljnings- och samordningsuppgiften betraktas utgående från hela förvaltningsområdets behov samtidigt som det beaktas att vissa uppgifter överförs till Trafik- och kommunikationsverket 2019.

Uppföljningen utgår från målet att trafikens myndighetsverksamhet, regleringen av trafikmarknaderna och den trafikpolitiska beredningen grundar sig på god kännedom om transportsystemets tillstånd. Utnyttjandet av data borde i slutändan leda till att medborgarna kan erbjudas bättre och förmånligare mobilitetstjänster. För att man ska kunna följa med utvecklingen av nya mobilitetstjänster, bör sådana tjänster som tidigare lämnats utanför uppföljningen nu inkluderas. En viktig utmaning är också att fortsätta tidsserieanalysen av "gamla" tjänster, vilket inte är möjligt till alla delar.

Målbilden för uppföljningen av mobilitetstjänster har fastställts till 2022, då också konsekvensbedömningen av lagen om transportservice utförs. Om uppföljnings- och samordningsuppgiften framställs följande huvudsakliga linjedragningar:

1. Man drar nytta av den nuvarande fungerande datainsamlingen och statistikföringen.
2. Man samlar in en betydande del av uppgifterna om utbudet av mobilitetstjänster via gränssnitten för väsentlig information.
3. Traficom får i uppgift att samla in data om efterfrågan inom taxitrafiken och förmedlingsverksamheten.
4. Insamlingen av data om efterfrågan på hittills icke statistikförda mobilitetstjänster anskaffas från Statistikcentralen.
5. Det publiceras årsstatistik över mobilitetstjänsterna.
6. Transportsystemets lägesbild visas i tjänsten Liikenne fakta.fi.
7. Samordningsuppgifter utvidgas till alla mobilitetstjänsterna.

För att uppnå målbilden krävs det utrednings- och utvecklingsarbete och arbetsuppgifterna som krävs beskrivs i slutet av rapporten. I praktiken har utvecklingsarbetet redan påbörjats enligt tidtabellen genom att kartlägga möjligheterna att skapa en databas för insamling av väsentlig trafikinformation samt rapporteringsinstrument. Utvecklingsarbetet sker i samarbete med andra ämbetsverk och, beroende på uppgiften, också med Statistikcentralen samt med de behöriga myndigheterna inom kollektivtrafiken och med företag som producerar mobilitetstjänster.

Heikki Metsäranta, Henriika Weiste and Kari Hillo: Study on the monitoring and coordination duties according to the Act on Transport Services. Finnish Transport Agency, Traffic Services. Helsinki 2018. Research reports of the Finnish Transport Agency 12/2018. 43 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-518-1.

Abstract

This study examines the goals and contents of the monitoring and coordination duties assigned to the Finnish Transport Agency under the Act on Transport Services (320/2017). The results are a proposed target level of monitoring, a plan for the implementation and development of the target level of monitoring, and a proposal for contents of the coordination duty in the new operating environment. This study deals with the statistics on data describing the supply and demand of mobility services in passenger transport and other monitoring of road and railway transport, maritime transport and aviation within Finnish territory. Mobility services are dealt with in accordance with the definitions in the Act on Transport Services. The monitoring and coordination duty is viewed in light of the demands of the entire administrative sector of the Finnish Ministry of Transport and Communications, and taking into account that certain duties will be transferred to the Finnish Transport and Communications Agency in 2019.

The monitoring originates from the aim to base the transport authority activities, the regulation of transport markets and preparations for the transport policy on solid knowledge about the state of the transport system. The utilisation of data should ultimately result in the ability to offer citizens better and cheaper mobility services. In order to be able to monitor the development of new mobility services, the services, which have previously been excluded, should now be included. Moreover, a key challenge is to continue the time series analysis of “old” services, which is not possible in all respects.

The target state of monitoring mobility services has been set for 2022, when the impact assessment of the Act on Transport Services will also take place. The following main guidelines on the monitoring and coordination duty have been proposed:

1. The current functional data collections and statistics shall be utilised.
2. A significant part of the supply data of mobility services shall be collected via the interfaces for relevant data.
3. Traficom shall be responsible for collecting demand data of taxi services and brokering and dispatch services.
4. The collection of demand data on mobility services, on which there is no previously compiled statistics, shall be acquired from Statistics Finland.
5. Annual statistics shall be published on mobility services.
6. The situational picture of the transport system shall be displayed at Liikenne fakta.fi.
7. Coordination duties shall be expanded to all mobility services.

Reaching the target state is going to require a certain amount of studies and development work. The required duties are described at the end of the report. In practice, the development work has already started according to schedule with the examining of the possibilities to implement a database for the compilation of relevant transport data as well as reporting tools. The development work is being carried out in collaboration with other agencies and, depending on the duty, with Statistics Finland and the competent authorities for public transport and companies producing mobility services.

Esipuhe

Työssä on selvitetty liikennepalvelulaissa Liikennevirastolle osoitettujen seuranta- ja yhteensovittamistehtävien tavoitteita, tarpeita, sisältöä ja toimeenpanoa. Työn tuloksena esitetään liikennepalveluiden kysynnän ja tarjonnan tietojen keruun ja hallinnan tavoitetilaa sekä toimet ja toimintatavat, joilla liikennehallinto etenee kohden tavoitetilaa 1.1.2018 alkaen.

Liikennevirastossa työtä on ohjannut Toni Bärman ja ohjausryhmä, jossa ovat hänen lisäksi olleet Jenni Eskola ja Markku Pitkänen Liikennevirastosta sekä Pipsa Eklund ja Hanna Strömmer liikenteen turvallisuusvirasto Trafista. Työn konsultteina on ollut yhteenliittymä Strafica Oy ja WayStep Consulting Oy. Konsulttityöstä vastasivat Heikki Metsäranta Strafica Oy:stä (projektipäällikkö) ja Henriika Weiste WayStep Consulting Oy:stä. Työhön osallistui myös Kari Hillo Strafica Oy:stä. Työn sisältöön vaikuttivat useat liikennehallinnon, Tilastokeskuksen ja liikenteen palveluita tuottavien yritysten edustajat haastattelujen, työpajan ja kommentoinnin kautta. Työn tekijät kuitenkin vastaavat työn sisällöstä ja ehdotuksista.

Helsingissä helmikuussa 2018

Liikennevirasto
Liikenteen palvelut

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	8
1.1	Työn tavoitteet ja rajaukset.....	8
1.2	Toteutustapa	8
1.3	Raportissa käytettyjä lyhenteitä.....	9
2	SEURANTA- JA YHTEENSOVITTAMISTEHTÄVÄ	10
2.1	Säädösperusta	10
2.1.1	Laki liikenteen palveluista (320/2017).....	10
2.1.2	Tilastointia ohjaavat säädökset	11
2.2	Virastouudistus ja maakuntauudistus.....	11
2.3	Seuranta- ja yhteensovittamistehtävien määrittely	12
2.4	Kohteena olevat henkilöliikenteen palvelut	13
3	SEURANNAN TIETOTARPEET JA TAVOITTEET	18
3.1	Liikennepalvelulain tavoitteista johdetut tarpeet	18
3.2	Tietotarpeet eri toimijoiden kannalta.....	19
3.3	Tavoitteet tiedonkeruulle ja tietosisällöille.....	20
4	NYKYTILAN KUVAUS JA ARVIOINTI.....	22
4.1	Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tilastotiedot.....	22
4.2	Asiakastutkimukset ja liikennetutkimukset	23
4.3	Tietojen toimittamisen reunaehdot	25
4.4	Yhteensovittamistehtävä	26
4.5	Nykytilan arviointi suhteessa tavoitteisiin	26
5	TAVOITETILA.....	29
5.1	Päälinjaukset.....	29
5.2	Seurantatehtävä	31
5.2.1	Nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin käyttö.....	31
5.2.2	Olennaisten tietojen käyttö seurannassa	33
5.2.3	Traficommin uusi tiedonkeruu.....	35
5.2.4	Tilinpäätöskyselyjen tiedonkeruu.....	36
5.2.5	Tilastojen julkaisu.....	36
5.2.6	Erillistutkimukset ja -selvitykset.....	37
5.3	Yhteensovittamistehtävä	37
5.3.1	Tavoitteet ja tehtävän sisältö.....	37
5.3.2	Yhteensovittamisen muutokset valtakunnallisesti ja alueellisesti.....	38
6	ETENEMISPOLKU.....	40
	LÄHTEET	43
	LIITTEET	
	Liite 1 Haastattelut	
	Liite 2 Työpaja	

1 Johdanto

1.1 Työn tavoitteet ja rajaukset

Työn tavoitteena on ollut selvittää liikennepalvelulaissa (320/2017) Liikennevirastolle osoitetun seuranta- ja yhteensovittamistehtävän tavoitteet ja sisältö, ja sen pohjalta määritellä ja suunnitella etenkin seurantatiedon sisältöä, keruuprosessia ja hallinnointia. Selvityksen tuloksena esitetään tavoitetila ja suunnitelma, jonka mukaan etenemällä liikkumispalveluiden seurantaa ja yhteensovittamista kehitetään kohden määritettyä tavoitetilaa.

Työssä käsitellään henkilöliikenteen liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa kuvaavien tietojen tilastointia ja muuta seurantaa tie- ja raiteliikenteessä, merenkulussa ja ilmailussa Suomen alueella. Liikkumispalveluilla tarkoitetaan liikennepalvelulain mukaisesti henkilöiden kuljetuspalveluita, asemia, satamia ja muita terminaaleja, liikennevälineiden vuokraus- ja yhteiskäyttöpalveluita, yleisiä kaupallisia pysäköintipalveluita sekä välityspalveluita näihin liittyvine tietopalveluineen. Liikkumispalveluita kuvaavien tietojen lajeja ja sisältöjä sekä tietojen keräämisen ja raportoinnin menetelmiä käsitellään yleisellä tasolla. Tietojärjestelmien teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia tai niiden kehittämistarpeita tarkastellaan asiayhteydet tunnistaen. Liikenteen virastouudistus otetaan huomioon tavoitetilan määrittelyssä.

1.2 Toteutustapa

Selvitys on tehty konsulttityönä, johon on kuulunut aiheesta saatavilla olevan kirjallisen aineiston analyysiä sekä vuorovaikutusta liikennehallinnon ja liikkumispalveluita tuottavien yritysten edustajien kanssa haastatteluissa, työpajassa ja kirjallisesti. Tärkeimpinä lähtöaineistoina ovat olleet liikennepalvelulaki ja asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017) perusteluineen sekä niistä valmistelun aikana saadut lausunnot. Lisäksi on tarkastelu liikenteen tilastoja ja tilastoista ja tietojärjestelmistä tehtyjä selvityksiä.

Työn kuluessa tehtiin 16 teemahaastattelua, joihin osallistui yhteensä 26 liikennehallinnon, Tilastokeskuksen ja yritysten edustajaa. Viranomaistahojen haastatteluissa keskityttiin seuranta- ja yhteensovittamistehtävien tavoitteisiin ja tietotarpeisiin. Palvelujen tuottajilta selvitettiin tiedontuotannon mahdollisuuksia, tiedon sensitiivisyyttä, omia tietotarpeita sekä ajatuksia tiedonkeruun toteutuksesta. Selvityksen työpaja pidettiin viranomaistoimijoiden ja Tilastokeskuksen asiantuntijoiden kesken. Siellä tarkennettiin seurannan ja yhteensovittamisen tavoitteita, seurantatiedon käyttötarpeita sekä tietosisältöjä. Yhteenveto haastattelujen ja työpajan tuloksista esitetään liitteissä 1 ja 2.

1.3 Raportissa käytettyjä lyhenteitä

API = Ohjelmointirajapinta (Application Programming Interface) on määritelmä, jonka mukaan eri ohjelmat voivat tehdä pyyntöjä ja vaihtaa tietoja keskenään.

Avoin rajapinta = Liikennepalvelulain mukaan avoin rajapinta tarkoittaa sitä, että tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Rajapintoihin voi liittyä käyttöehtoja.

JLST = Julkisen liikenteen suoritetilasto (tulevalle suoritetilastolle käytetään nimitystä Liikkumispalveluiden suoritetilasto).

JUKU = Liikenneviraston ylläpitämä joukkoliikenteen rahoitus-, kustannus- ja suoritetietojen keräys- ja seurantajärjestelmä.

Liikennefakta = Trafin ylläpitämä liikenteen turvallisuuden, markkinoiden, ympäristövaikutusten ja toimintavarmuuden seurantatietosivusto (liikennefakta.fi).

LPL = Liikennepalvelulaki = Laki liikenteen palveluista.

NAP = National Access Point, liikkumispalvelukatalogi olennaisten tietojen rajapinnoista.

PSA liikenne = EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetty joukkoliikenne.

SVT = Suomen virallinen tilasto.

TK = Tilastokeskus.

Traficom = Vuoden 2019 toimintansa aloittava Liikenne- ja viestintävirasto, johon siirtyvät nykyinen Trafi ja Viestintävirasto sekä nykyisen Liikenneviraston toimintoja.

TVV = Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen.

VALLU = Valtakunnallinen liikennelupajärjestelmä; ELY-keskusten ja muiden liikennelupa-asioissa toimivaltaisten lupaviranomaisten ylläpitämä ja käyttämä yhteinen rekisteri.

2 Seuranta- ja yhteensovittamistehtävä

2.1 Säädösperusta

2.1.1 Laki liikenteen palveluista (320/2017)

Liikennepalvelulain (IV, 1 luku 1§) mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on yleinen valvontaviranomainen, joka arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta. Liikennevirastolle laki (IV, 1 luku 2§) osoittaa tehtäväksi seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Tietojen saamiseksi laissa annetaan velvoitteita liikkumispalveluja tarjoaville yrityksille ja viranomaisille:

- Liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot seuranta- ja yhteensovittamistehtävän hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten.
- Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikennevirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla rajapinnoista.
- Tiedot on toimitettava maksutta.
- Liikennevirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.
- Liikennevirastolla on oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä saada toiselta viranomaiselta tietoja, jotka ovat välttämättömiä seuranta- ja yhteensovittamistehtävien toteuttamiseksi.

Liikennevirasto on toteuttanut joukkoliikenteen seurantaa ja yhteensovittamista joukkoliikennelain (869/2009) perusteella¹. Liikennepalvelulain myötä tehtävä laajenee kattamaan joukkoliikenteen lisäksi muun muassa taksiliikenne, autonvuokraus- ja yhteiskäyttöpalvelut sekä pysäköintipalvelut. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ovat seuranneet taksiliikennelain (217/2007) perusteella taksiliikenteen kysyntää ja säädelleet tarjontaa. Liikennepalvelulain myötä taksiliikenteen lupahallinto siirtyy Trafiin ja seurantavastuu siis Liikennevirastolle.

¹ Joukkoliikennelain 57§ mukaan liikenteenharjoittajalla on ollut velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä talouttaan koskevia tietoja liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyä varten sekä Liikennevirastolle tai sen toimeksiannosta toimivalle taholle tilastointia, tutkimusta ja kehittämistä varten.

Liikennepalvelulaissa on seurannan kannalta uutta liikkumispalveluiden tarjoajien velvoite avata olennaiset tiedot² avoimissa rajapinnoissa (III, 2 luku, 1§). Liikennevirasto kokoaa rajapinnat rajapintakatalogiin (National Access Point, NAP) ja tarjoaa pienille toimijoille tarkoitetun teknisen palvelun rajapintojen avaamiseen.

2.1.2 Tilastointia ohjaavat säädökset

Liikennepalvelulain voimaantulo ei muuta liikennehallinnon lakisääteisiä tilastointivelvoitteita. Liikennevirasto on yksi tilastolain (280/2004) tunnistamista tilastoja tuottavista viranomaisista. Tilastolain mukaan viranomaisen tulee laatia toimialaansa koskevia tilastoja hallussaan olevista, muihin tarkoituksiin kerätyistä tiedoista tai vapaaehtoisuuden perusteella tilastotarkoitukseen kerätyistä tiedoista. Tilastolaissa ei oteta tarkemmin kantaa yksittäisiin tietolajeihin.

Alusliikennelain (623/2005) mukaan Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramäärästä. Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämisessä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä (2009/42/EY). Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle. Alusliikennelaki velvoittaa alusten omistajat tai heidän edustajansa toimittamaan tarvittavat tiedot.

Rautatielaki (304/2011) velvoittaa rautatieyritykset toimittamaan Liikennevirastolle tarvittavat tiedot tilastointia ja tutkimusta varten. Liikennevirasto tuottaa rautatietilaston lisäksi tilastotietoja muun muassa EU:n tilastoviranomaiselle Eurostatille sen antamien määrittelyjen mukaisesti. Tiedonantovelvollisuus pohjautuu EU:n tilastosäädökseen (EY 223/2009). Eurostatille toimitetaan rautatieliikenteen tilastotietoja tiheimmillään neljästi vuodessa. Joissakin rautatieliikenteen tunnusluvuissa Eurostatin määritelmät eroavat Suomessa käytössä olevista määritelmistä ja tilastoista. Eurostatille myös toimitetaan sellaisia tunnuslukuja, joita Suomessa ei tilastoida.

2.2 Virastouudistus ja maakuntaudistus

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ja Viestintäviraston sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistetään vuoden 2019 alusta uuteen Liikenne- ja viestintävirastoon (jäljempänä raportissa Traficom). Tämän hetken tietojen mukaan liikennehallinnon tilastointitehtävien koordinointi kuuluu jatkossa Traficomien tehtäviin. Muutos otetaan tässä työssä huomioon kuvattaessa seurannan tavoitetilaa ja siihen etenemiseksi tarvittavia toimia. Nykytilan kuvauksessa puhutaan nykyisistä virastoista. Liikennepalvelulain Liikennevirastolle osoittamaa seuranta- ja yhteensovittamistehtävää katsotaan koko hallinnonalan tarpeiden kannalta.

² Liikennepalvelulain mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on annettava liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot saataville avoimen rajapinnan kautta. Olennaisista tiedoista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Liikennepalvelulain II vaiheen (HE 145/2017) lisäyksen mukaisesti Liikennevirasto avaa saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta.

Maakuntauudistus muuttaa toteutuessaan hallintoa, toimintatapoja ja toimijoiden rooleja. Uusien, itsehallinnollisten maakuntien on tarkoitus aloittaa toimintansa vuoden 2020 alussa. Samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset, aluehallintovirastot AVI:t ja maakuntien liitot. ELY-keskuksissa L-vastuualueilla hoidetut tehtävät siirtyvät pääsääntöisesti hoidettaviksi maakunnissa.³ Poikkeuksena ovat valtakunnalliset tehtävät, jotka siirtyvät L-vastuualueelta Traficomiin ja liikenteen elinkeinoluvat (taksilupa, henkilöliikennelupa ja tavaraliikennelupa), jotka siirtyvät niin ikään Traficomiin.

Maakuntauudistuksen jälkeen maakunnat voivat itsenäisesti päättää, kuinka joukko-liikennepalvelut järjestetään toimivalta-alueellaan, vai järjestetäänkö niitä lainkaan. Maakuntauudistuksen myötä myös Liikenneviraston ohjausyhteys alueelliseen joukkoliikenteeseen katkeaa ELY-keskusten lakkautuksen myötä, ja tällä voi olla vaikutuksia yhteensovittamistehtävään.

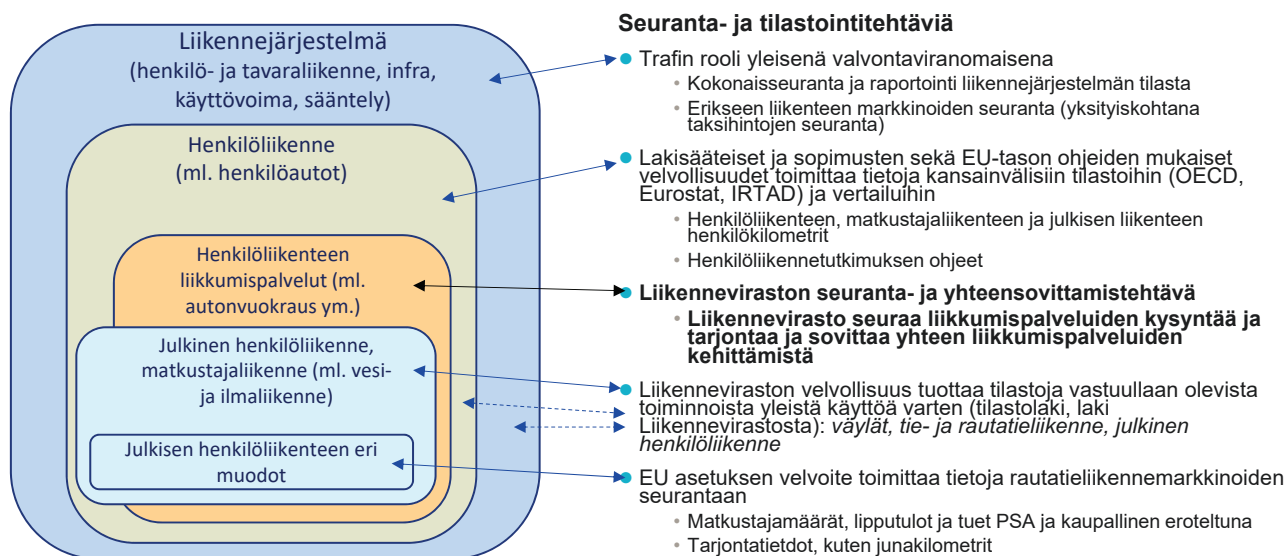
Virastouudistus ja maakuntauudistus sekä useita lakiuudistuksia (kuten laki liikenteen palveluista ja laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) ovat käynnissä samaan aikaan. Ei ole kaikilta osin selvää, mitä seurannan kannalta merkityksellisiä muutoksia näistä kaikista erikseen ja yhdessä seuraa. Tässä työssä on keskitytty seuranta- ja yhteensovittamistehtävien kannalta keskeisiin muutoksiin, siltä osin kuin ne ovat vuoden 2018 alussa olleet tiedossa.

2.3 Seuranta- ja yhteensovittamistehtävien määrittely

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävä määritellään liikennepalvelulain IV osan 1 luvun 2 §:ssä. Tehtävän sisältönä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Tätä varten Liikenneviraston tulee koota kysyntä- ja tarjontatietoja tilastointia ja tutkimusta varten sekä koota aikataulutetun joukkoliikenteen muutostiedot muita viranomaisia varten, mikäli tiedot eivät ole saatavilla rajapinnoista.

Seurantatehtävällä tarkoitetaan tässä liikennepalvelulain mukaisten liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan tiedonkeruuta. Seurantaan kuuluvat nykyinen tilastotuotanto (rautatietilasto, alusliikennetilasto), liikenne- ja asiakastutkimukset (HLT, kansalaiskysely) sekä erillisselvitykset. Seurannalla vastataan tilastointivelvoitteisiin ja tuotetaan tietoa liikennejärjestelmän tilan seurantaan sekä liikennepalvelulain vaikutusten arviointiin. Seurantatehtävän avulla mahdollistetaan, että liikenteen viranomaistoiminta, liikennemarkkinoiden sääntely ja liikennepolitiikan valmistelu perustuvat hyvään tietoon liikennejärjestelmän tilasta. Tavoitteena on, että tiedon avulla kansalaisille voidaan tarjota parempia ja edullisempia liikkumisen palveluja.

³ Asiaa on käsitelty mm. selvityksessä *Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa* (Liikennevirasto 2017).



Kuva 2.1 Liikkumispalveluiden seuranta osana liikennejärjestelmän seurantaa.

Yhteensovittamistehtävällä tarkoitetaan Liikenneviraston toimintaa henkilöliikenteen eri toimijoiden yhteistyön koordinoinnissa, toimintatapojen ja ohjeistusten laadinnassa ja viestinnässä, tiedon hankinnassa ja jakamisessa. Käytännön työssä tarvittavien asiakirjojen ja tiedonhallinnan työkalujen kehitystä ja tarjontaa. Yhteensovittaminen on luonteeltaan ennakoivaa toimintaa.

2.4 Kohteena olevat henkilöliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palveluita käsitellään tässä raportissa liikennepalveluita koskevien säädösten ja niiden perustelujen mukaisesti määriteltynä ja jäsennehtynä. Henkilöliikenteen liikkumispalveluita ovat liikennepalvelut ja niihin välittömästi liittyvät tukipalvelut, kuten kuljetusten välityspalvelut, liikenteen tietopalvelut ja pysäköintipalvelut. Liikennepalveluita ovat kuljetuspalvelut sekä ajoneuvojen vuokrauspalvelut ja yhteiskäyttöautot. Yhdistämispalveluja ovat eri liikkumispalveluita paketoivat ja yhdistelevät palvelut, joita kutsutaan liikennepalvelulain perusteluissa MaaS-palveluiksi.

Taulukko 2.1 Henkilöliikenteen palveluiden jäsentely tässä työssä.

Henkilöliikenteen palvelujen jäsentely liikennepalveluja ja olennaisia tietoja käsittelevissä säädöksissä			Tässä raportissa käytetty tarkennus
LIKKUMIS-PALVELUT	Liikenne-palvelut	Henkilöiden kuljetuspalvelut	Rautateiden henkilöliikenne
			Linja-autoliikenne
			Raitiovaunu- ja metroliikenne
			Taksiliikenne
			Ilmailun henkilöliikenne
			Merenkulun henkilöliikenne
		Liikennevälineiden vuokraus- ja kaupalliset yhteiskäyttöpalvelut	Mootoriajoneuvojen vuokrauspalvelut
			Kaupunkipyörät
	Liikenne-palveluja tukevat palvelut	Välityspalvelut	Kuljetuspalveluiden välityspalvelut
		Terminaalipalvelut	Rautatieasemien matkustajapalvelut
			Linja-autoasemien matkustajapalvelut
			Lentoasemien matkustajapalvelut
			Satamien matkustajapalvelut
		Pysäköintipalvelut	Yleiset kaupalliset pysäköintipalvelut
			Muun palvelun yhteydessä tarjottavat pysäköintipalvelut
			Kadunvarsipysäköinti
YHDISTÄMIS-PALVELUT	Yhdistämis-palvelut	Liikkumispalveluja korvausta vastaan yhdistävät palvelut	Yhdistämispalveluja päätoimena tarjoavat palvelut
			Muun palvelun yhteydessä tarjottavat yhdistämispalvelut

Liikkumispalveluista suurin osa on kuljetuspalveluita, joita tarkastellaan seurannassa ja tilastoinnissa tyypillisesti kulkumuodoittain. Kulkumuotojen sisällä henkilöliikennemarkkinat voidaan jakaa liikenteen tyypin mukaan pienemmiksi osamarkkinoiksi, joista osa selittyy maantieteellisellä ulottuvuudella ja osa toimintamallin tai järjestämistavan ja toiminnan tarkoituksen perusteella.

Rautateiden henkilöliikenne

Kaupallinen henkilöjunaliikenne voidaan maantieteellisen ulottuvuuden perusteella jakaa lähiliikenteeseen ja kaukoliikenteeseen, joka puolestaan jakautuu kotimaan liikenteeseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Kaukoliikenne on pitkämatkaista kaupunkien tai muiden keskustien ja taajamien välistä valtakunnallista liikennettä. Tilastoinnissa kauko- ja lähiliikenne erotetaan lipputyypin mukaan. Lähiliikennealue ulottuu tällä hetkellä Helsingin seudun ostaman liikenteen (Siuntioon asti) lisäksi Tampereelle ja Lahteen.

Rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa tällä hetkellä yksinoikeudella VR Oy. Toiminnan liikevaihto oli 380 M€ vuonna 2016. HSL osti junaliikennettä 85 M€:lla ja LVM tuki 30 M€:lla. Junaliikenteen kilpailuttamista valmistellaan. Toimialaluokituksessa (TOL 2008) rautateiden henkilöliikenne sisältyy toimialoihin 49100 rautateiden henkilöliikenne, kaukoliikenne sekä 49310 paikallisliikenne.

Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenne jaetaan liikennöinnin alueellisen luonteen mukaan kaukoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen. Kaukoliikenne on kaupunkien välistä pitkämatkaista liikennettä ja paikallisliikenne kunnan, työssäkäynti- tai talousalueen sisäistä liikennettä. Paikallisliikenteestä on tilastoinnissa eroteltu suurten ja keskiuurten kaupunkiseutujen sisäinen liikenne. Järjestämistavan perusteella julkinen (kaikille avoin) linja-autoliikenne on markkinaehtoista liikennettä (ilman julkista tukea) tai palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaan järjestettävää liikennettä (sisältää julkista tukea tai viranomaisen määrittämän yksinoikeuden). Julkisen linja-autoliikenteen lisäksi on tilausliikennettä, joka voi olla viranomaisten hankkimaa (esimerkiksi koulukuljetuksia) tai markkinaehtoista (kotimaan ja ulkomaan linja-automatkat).

Suomessa on satoja linja-autoliikennettä harjoittavia yrityksiä, joista suurin osa on pieniä (1–5 autoa). Linja-autoliikenteen liikevaihto oli 1 093 M€ vuonna 2015, josta 488 M€ (45 %) oli valtion tai kuntien rahoitusta. Toimialaluokituksessa (TOL 2008) linja-autoliikenne sisältyy toimialoihin 49391 säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne, 49310 paikallisliikenne, 49392 linja-autojen tilausliikenne sekä 49399 muualla luokittelematon muu maaliikenteen henkilöliikenne (esimerkiksi tilausliikenteenä hoidetut koulukuljetukset).

Raitiovaunu- ja metroliikenne

Raitiovaunu- ja metroliikennettä on toistaiseksi ainoastaan Helsingin seudulla HSL:n tilaamana ja HKL-liikelaitoksen tuottamana. Syksystä 2017 lähtien metroliikenne on ulottunut myös Espoon puolelle. Tulevina vuosina raitiotieliikenne laajenee Espooseen ja raitiotietä rakennetaan myös Tampereelle. Raitiovaunuliikenteen liikevaihto oli 51 M€ ja metroliikenteen 28 M€ vuonna 2016. Toimialaluokituksessa (TOL 2008) raitiovaunu- ja metroliikenne ovat osa toimialaa 49310 paikallisliikenne.

Taksiliikenne

Taksiliikenne on ammattimaista ja asiakkaan määräämällä tavalla harjoitettua tilausliikennettä, joka edellyttää taksilupaa. ELY-keskukset ovat vahvistaneet vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät, ja taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä ensisijaisesti taksilupa-an merkityllä asemapaikalla. Vuonna 2016 Suomessa oli noin 7 800 taksiliikennettä harjoittavaa yritystä. Taksiliikenteen määrä sääntely poistuu liikennepalvelulain myötä 1.7.2018. Tämän jälkeen taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai ilmoitus lupaviranomaiselle taksiliikenteen harjoittamisesta tavara- tai henkilöliikenneluvalla.

Taksiliikenne tapahtuu pääasiallisesti paikallisliikenteenä. Toiminta jakautuu kahteen erityyppiseen toimintamalliin: sopimustaksiin ja niin sanottuun tolppataksiin. Tolppataksin asiakas voi tilata suoraan kadulta tai puhelulla, tekstiviestillä tai sovelluksen avulla taksikeskuksen kautta. Sopimustaksit puolestaan tilataan etukäteen ja tilaus voi olla säännöllisesti toistuva, esimerkiksi koulukuljetukset. Taksiliikenteen liikevaihto oli 1 099 M€ vuonna 2016. Toimialaluokituksessa (TOL 2008) taksiliikenne on oma toimialansa 49320.

Ilmailun henkilöliikenne

Ilmailun henkilöliikenne jaetaan alueellisesti kotimaan ja ulkomaan liikenteeseen. Toinen keskeinen jako on reittiliikenne ja tilausliikenne. Vuonna 2016 Suomessa oli noin 80 matkustajalentoliikennettä harjoittavaa yritystä, joista 28 harjoitti säännöllistä lentoliikennettä. Tilastoinnissa lentoliikenteessä erotellaan matkustajat saapuviin, lähteviin ja lentoa vaihtaviin matkustajiin. Matkustajalentoliikenteen liikevaihto oli 3 019 M€ vuonna 2016. Toimialaluokituksessa (TOL 2008) erotellaan 5110 matkustajalentoliikenne, 51101 säännöllinen lentoliikenne ja 51102 tilauslentoliikenne.

Merenkulun henkilöliikenne

Merenkulun henkilöliikenteestä valtaosa on risteilyliikennettä Itämerellä. Kotimaan matkustajavesiliikenne koostuu Lounais-Suomen saariston yhteysalusliikenteestä ja paikallisristeilyistä sekä kaupunkilauttaliikenteestä. Vuonna 2016 Suomessa oli noin 200 merenkulun henkilöliikennettä harjoittavaa yritystä, joista 65 toimi sisävesiliikenteessä. Merenkulun henkilöliikenteen liikevaihto oli 1 160 M€ vuonna 2016 (josta sisävesiliikenne 10 M€). Toimialaluokituksessa (TOL 2008) erotellaan 50101 meriliikenteen henkilökuljetus, 50102 rannikkovesiliikenteen henkilökuljetus ja 50300 sisävesiliikenteen henkilökuljetus.

Liikennevälineiden vuokraus ja kaupalliset yhteiskäyttöpalvelut

Perinteinen autonvuokraus on auton tai muun kulkuneuvon tarjoamista käyttöön vuorokausi-, viikko- tai kuukausivuokralla. Pitkäaikaista vuokrausta kutsutaan leasingiksi. Yhteiskäyttöauto on autonvuokrauksen erityismuoto, jossa minimivuokrausaika on alle vuorokauden mittainen ja vuokraa maksetaan esimerkiksi tunti- tai minuuttiperusteisesti. Yhteiskäyttöautoille on lisäksi ominaista, että autot ovat hajasijoitettuna toiminta-alueella ja ne otetaan käyttöön itsepalveluna. Vuonna 2016 Suomessa oli noin 350 ajoneuvojen vuokraus- ja leasingtoimintaa harjoittavaa yritystä.

Toimialaluokituksessa (TOL 2008) autonvuokraus ja yhteiskäyttöautot ovat osa toimialaa 77110 autojen ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuokraus ja leasing, jonka liikevaihto oli 516 M€ vuonna 2016.

Välityspalvelut

Välityspalvelu on määritelty liikennepalvelulaissa liikkumispalveluksi, joka välittää korvausta vastaan muiden toimijoiden yksittäisiä kuljetuspalveluja ja voi samalla välittää myös oman yrityksen kuljetuspalveluja. Taksien tilausvälityskeskukset (noin 40 kpl vuonna 2016) ovat käytännön esimerkkejä välityspalveluista. Toimialaluokitus (TOL 2008) ei erottele välityspalveluja. Taksien tilauskeskusten toiminta sisältyy taksi liikenteen toimialaan.

Terminaalipalvelut

Henkilöliikenteen terminaalipalvelut ovat linja-autoasemien, rautatieasemien, satamien ja lentoasemien matkustajapalveluita, kuten lippupalvelua ja aikatauluneuvontaa.

Toimialaluokituksessa (TOL 2008) terminaalipalveluita sisältyy toimialoihin 52211 linja-autoasemat, 52219 muu maaliikennettä palveleva toiminta (rautatieasemien matkustajapalvelut), 52221 satamat (matkustajaterminaalipalvelut) ja 52230 ilmalii-kennettä palveleva toiminta (matkustajaterminaalipalvelut). Linja-autoasemien liike-vaihto oli 81 M€ vuonna 2016. Muista mainituista toimialoista terminaalipalveluita ei saa eroteltua.

Pysäköintipalvelut

Pysäköintipalvelu tarkoittaa kaupallista pysäköintialueiden ja -laitosten toimintaa. Pysäköintipalveluja ovat myös matkailuvaunujen talvisäilytys ja polkupyörien pysäköintialueiden toiminta. Liikennepalvelulain perusteluissa pysäköintipalveluista mainitaan erityisesti liityntäpysäköinti, joka liittyy pysäköinnin osaksi matkaketjuja. Vuonna 2016 Suomessa oli 127 maksullista pysäköintiä harjoittavaa yritystä.

Toimialaluokituksessa (TOL 2008) pysäköintipalveluiden toimiala on 52213 maksullinen pysäköinti. Toimialan liikevaihto oli 117 M€ vuonna 2016. Tähän lukuun eivät sisälly hotellien, tavaratalojen ym. asiakkailleen tarjoamat pysäköintipalvelut eikä kunnallinen kadunvarsipysäköinti.

3 Seurannan tietotarpeet ja tavoitteet

3.1 Liikennepalvelulain tavoitteista johdetut tarpeet

Liikennepalvelulain mukaisesti seurantatehtävän tulee tuottaa tietoa tilastointia ja tutkimusta varten. Tilastoinnissa tietotarpeita ohjaavat viranomaisen tarkemmin määrittelemätön velvoite tuottaa tilastoja toimialastaan sekä erityiset velvoitteet tuottaa tietoja Eurostatin ja OECD:n tilastoihin. Liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannan tulee myös tuottaa tietoa Trafille liikennejärjestelmän tilan seurantaan ja liikennepalvelulain vaikutusten arviointia silmällä pitäen.

On aiheellista pohtia, kuinka seurantatehtävän avulla voidaan laajemmin palvella liikennepalvelulain yleisten tavoitteiden toteutumisen arviointia. Seurantatehtävän yhtenä keskeisenä tavoitteena voidaan pitää tietojen tuottamista liikennepalvelulain tavoitteiden toteutumisen seurantaan ja vaikutusten arviointia varten.

Liikennepalvelulain keskeisenä tavoitteena ovat asiakaslähtöiset liikennepalvelut. Liikennepalvelulaille on asetettu myös seuraavia tavoitteita:

- Tukea uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin.
- Tarkastella liikennejärjestelmää yhtenä kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta.
- Edistää uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa.
- Avoimella datalla ja tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä luodaan edellytyksiä uusille liiketoimintaideoille.
- Keventää sääntelyä ja toimijoiden hallinnollista taakkaa.
- Parantaa markkinoiden toimivuutta ja helpottaa markkinoille pääsyä. Purkaa kilpailua rajoittavaa lainsäädäntöä ja keventää julkista ohjausta.
- Mahdollistaa henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistäminen.

Uusien palvelumallien syntymistä voidaan arvioida seuraamalla uusien palveluiden ja palvelumallien määrää, käyttäjien määrä ja käytön määrää sekä kansalaisten tyytyväisyyttä palveluihin.

Markkinoille tulon helppouden arviointi edellyttää laadullista tutkimusta. Muutokset eri palveluiden toimijoiden lukumäärässä sekä liikevaihdossa ja julkisen rahoituksen määrässä indikoivat markkinoiden ja palveluiden kehitystä ja volyymin.

Liikennejärjestelmän eri osien yhteentoimivuutta voitaisiin kuvata eri kulkutavoista muodostuneitten matkaketjujen määrää seuraamalla. Matkaketjuja koskevaa tietoa ei seurannasta ole toistaiseksi saatavissa, mutta tulevaisuudessa voi yhdistelypalvelujen tuottajilla olla matkaketjujen määrää ja laatua kuvaavaa seurantatietoa.

Uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa voidaan arvioida selvittämällä uusien liikkumispalveluiden ominaisuuksia, määrää ja käyttöä.

Avoimen datan ja tietovarantojen hyödyntämistä ja käyttöä voidaan mahdollisesti selvittää erillisselvityksin selvittämällä avoimen datan ja tietokantojen hyödyntäjien ja tietojen luovuttajien lukumäärää sekä tietojen määrää.

Henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistämistä ei pystytä systemaattisesti seuraamaan, vaan asia vaatisi erillisselvityksiä.

Osaa liikennepalvelulain tavoitteista on mahdollista arvioida jo nykyisin kerättävien seurantatietojen avulla, mutta erityisesti uusien liikkumisen palveluiden ja sovellutusten arviointia varten tarvitaan uusia seurantatapoja. Lain tavoitteiden toteutumisen seurannassa voidaan edetä vaiheittain. Alkuvaiheessa riittää, että tunnistetaan, millaisia analysointitarpeita nyt seurantatehtävässä kerättävälle tiedolle voi jatkossa tulla.

3.2 Tietotarpeet eri toimijoiden kannalta

Seurantatiedolla on useita eri käyttökohteita ja hyödyntämismahdollisuuksia. Tavoitteena on, että kerättävä tieto palvelee laajasti eri toimijoita ja täydentää toimijoiden mahdollisia muita omia seurantatietoja. Kerättävää tietoa tulee voida käyttää entistä paremmin asiakastarpeita vastaavien palveluiden tuottamiseen.

Liikennepalveluita tuottavat yritykset saavat pääosin tarvittavat seurantatiedot omista järjestelmistään. Liikennepalveluja tuottavat yritykset tarvitsevat lisäksi vertailutietoa omasta suoritteesta suhteessa muihin toimijoihin sekä tietoa markkinoiden kehittymisestä arvioidakseen oman liiketoimintansa kehittämismahdollisuuksia. Liikennepalveluita tuottavien yritysten kannalta kiinnostavaa on erityisesti alueellinen tieto. Kiinnostavia tietoja ovat palveluntarjoajien lukumäärä ja liikevaihto, palvelujen käyttö ja aikasarjat.

Markkinoille tuloa harkitsevat yritykset voivat hyödyntää samoja alueellisia seurantatietoja kuin markkinoilla jo toimivatkin yritykset. Seurantatiedot palvelevat osana yritysten muita tietoja uuden liiketoiminnan edellytysten arviointia. Kiinnostavia tietoja ovat ainakin tieto alueittain toteutuneista palveluista, palveluiden käyttäjämäärät sekä käyttäjämäärien kehittyminen. Sekä jo toimivia, että markkinoille tulevia yrityksiä voidaan palvella julkisella vuosittain tuotettavalla tilastotiedolla. Lisäksi liikkumispalvelukatalogi (NAP) on yritysten käytettävissä.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat tietoja palvelujen seurantaan, suunnitteluun, hankintaan ja yhteistyöhön. Tiedon pohjalta on mahdollista arvioida julkisen rahoituksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta alueittain. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset saavat tietoa liikennepalveluiden tuottajilta sopimusperusteisesti osana sopimusten seurantaan. Tällaisia tietoja ovat kuukausittain saatavat sopimusliikenteen tarjonta ja kysyntätiedot. Lisäksi keskeinen tietolähde on joukkoliikenteen tunnuslukuseuranta (JUKU), jonka pohjalta voidaan tehdä alueellisia vertailuja. Markkinaehtoisesta liikenteestä on tarpeen saada yksityiskohtaista tietoa tarjonnasta ja sen muutoksista riittävän ajoissa, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat suunnitella ja hankkia PSA-liikennettä. Lisäksi kiinnostaa kokonaiskysyntä, jossa on mukana myös markkinaehtoinen liikenne.

Liikennehallinnon viranomaiset tarvitsevat seurantatietoa julkisen rahoituksen tehokkuuden ja vaikuttavuuden arviointiin valtakunnallisesti ja alueittain. Kiinnostuksen kohteina ovat liikennejärjestelmän ja liikenteen palveluiden kehittämistavoitteiden arviointi sekä liikennepalvelulain vaikutusten seuranta. Oleellista tietoa ovat tarjonta ja kysyntätieto kokonaisuudesta (erityisesti ennen-jälkeen muutokset), palveluntarjoajien lukumäärä ja liikevaihto. Liikennehallinnon viranomaisia palvelevat liikennejärjestelmän ajan tasalla oleva tilakuva ja vuositilastot sekä tilastojen pohjalta tehdyt analyysit. Tietoa liikenteen kysynnästä tarvitaan myös liikennemallien ja -ennusteiden laadintaan.

Poliittisten päättäjien mielenkiinnon kohteena on julkisen rahoituksen tehokkuuden ja vaikuttavuuden arviointi alueittain. Tavoitteena on ymmärryksen lisääminen sääntelyn vaikutuksista ja liikennemarkkinoiden toimivuudesta. Tätä varten tarvitaan ymmärrettävää (alueellista) perustietoa ja vertailutietoa palveluiden tarjonnan ja kysynnän kehityksestä. Päättäjiä pystytään parhaiten palvelemaan tilastoaineiston pohjalta laadittavilla valmiilla analyyseillä.

Media ja markkinointi tarvitsevat helposti ymmärrettävää ja selkeää perustietoa palveluiden tarjonnan ja kysynnän kehityksestä. Parhaiten mediaa palvelevat tilastoaineiston pohjalta laadittavat valmiit analyysit.

3.3 Tavoitteet tiedonkeruulle ja tietosisällöille

Seurannan lähtökohtana on tavoite siitä, että liikenteen viranomaistoiminta, liikennemarkkinoiden sääntely ja liikennepolitiikan valmistelu perustuvat hyvään tietoon liikennejärjestelmän tilasta. Tiedon hyödyntämisen tulisi lopulta johtaa siihen, että kansalaisille voidaan tarjota parempia ja edullisempia liikkumisen palveluja.

Kuvassa 3.1 esitetään synteesi tiedonkeruun ja tietosisältöjen tavoitteista liikenteen viranomaisten ja liikkumispalveluja tuottavien yritysten näkökulmista. Tavoitteiden taustalla vaikuttavat säädösperusta ja edellä tarkennetut tietotarpeet yleisesti ja eri toimijoiden kannalta. Tavoitteiden määrittelyyn ovat vaikuttaneet myös haastattelussa (liite 1) ja työpajassa (liite 2) esitettyt näkökohdat ja käyty keskustelut.



Kuva 3.1

Liikkumispalveluiden seurannan tiedonkeruun ja tietosisältöjen tavoitteita vuodelle 2022.

4 Nykytilan kuvaus ja arviointi

4.1 Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tilastotiedot

Rautateiden henkilöliikenteen tietoja kerätään VR:n myynninseurannasta ja muusta seurannasta, HSL:n matkakorttiaineistosta sekä HSL:n lähijunaliikenteen automaattisista laskennoista. **Raitiovaunu- ja metroliiikenteen** tiedot kerätään HSL:n matkakorttiaineistosta ja HKL:n tietojärjestelmistä. Tietoja hyödynnetään suunnittelussa, sopimusten seurannassa sekä lähtöaineistoina kansainvälisiin, valtakunnalliseen ja toimijoiden omiin tilastoihin.

Linja-autoliikenteen tärkein kokonaisuutta (markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne) tärkeimmät tietolähteet ovat linja-autoyritysten lippu- ja maksujärjestelmistä saatava tieto ja liikenteenharjoittajien muut omat seurannat. Tiedot käsittelevät mm. myyntituloja, ajokilometrejä ja matkoja, mutta myös kapasiteettia. Tiedot kerää Tilastokeskus yritysten tilinpäätöskyselyssä.

Linja-autojen sopimusliikenteestä kerätään tarkkoja seurantatietoja. ELY-liikenteessä lähtöjä, linjakilometrejä, lipputuloa ja nousijamääriä/matkoja koskevia tietoja kerätään sopimuseurannassa kuukausittain sekä lisäksi kolme kertaa vuodessa autoissa toteutettavilla matkustajalaskennoilla. Kaupunkiliikenteessä tietolähteenä toimii Waltti-data tai muu kaupunkien matkakorttiaineisto sekä muu yritysten sopimusten pohjalta tuottama tieto. Tietoa hyödynnetään sopimusten seurannassa, suunnittelussa ja kilpailutusten valmistelussa sekä Julkisen liikenteen suoritetilaston ja JUKU-tietopalvelun aineistona.

Taksiliikenteen liikevaihto ja ammattiajokilometrit saadaan taksiluvan haltijoiden (noin 9 500 yritystä) taksamittareista. Tiedot on kerännyt kunkin alueen lupaviranomainen eli ELY-keskus. Koko maan tiedot on koonnut Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Tilastokeskus on kerännyt taksirytyksistä tietoja Verohallinnon elinkeinoveroaineistosta ja alv-tilitysten aineistoista, joihin Tilastokeskuksella on pääsy. Tietoja on hyödynnetty lupakiintiöpäätöksissä, Taksiliiton omissa seurannoissa sekä Julkisen liikenteen suoritetilastossa.

Ilmailun henkilöliikenteestä saadaan tietoa lennonjohdon lentotapahtumien seurannasta ja lentoasemien huolintayhtiöiden seurannasta. Seurattavia tietoja ovat matkustajamäärät ja koneiden nousut ja laskeutumiset lentoasemittain. Tiedon kerää Finavia.

Merenkulun henkilöliikenteestä saadaan matkustajamäärätietoa matkustajaliikennettä harjoittavien yritysten omaista seurannoista. Tiedon kerää Liikennevirasto kotimaan vesiliikennetilastoa varten.

Moottoriajoneuvojen vuokrauspalveluista ja ajoneuvojen yhteiskäytön maksullisista välityspalveluista saadaan liikevaihtotietoa Tilastokeskuksen keräämässä elinkeinoveroaineistossa. **Kaupunkipyöräjärjestelmistä** saadaan tietoa kaupunkipyöräjärjestelmän omistajilta (HKL, Espoo, Turku, muut kaupungit). Seurattavia tietoja ovat pyörien määrä, vuokrausten määrä ja ajosuorite.

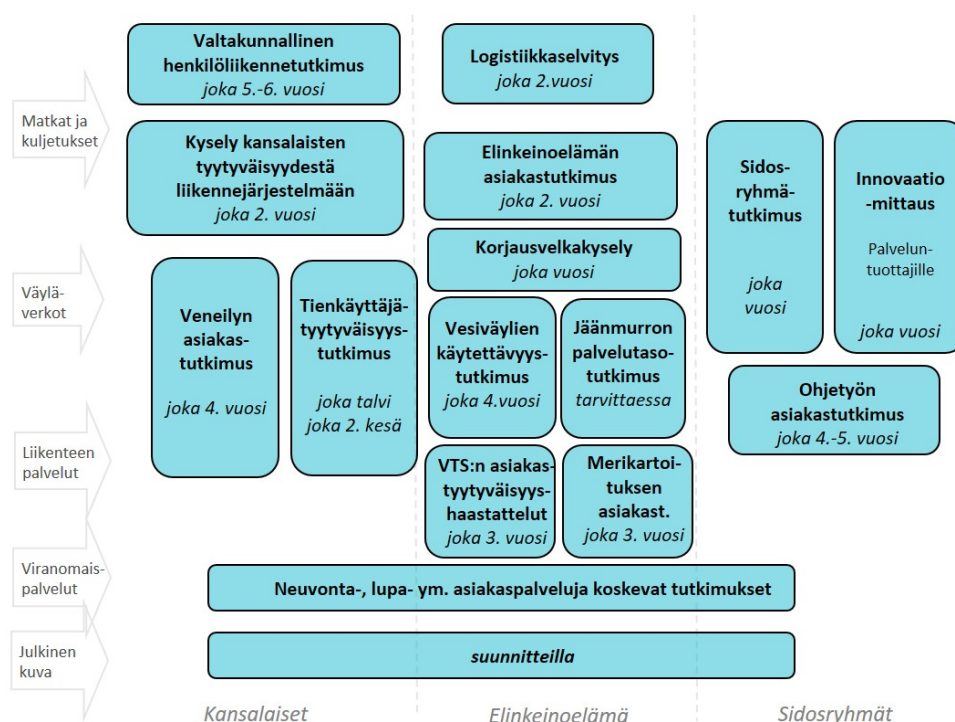
Kuljetuspalveluiden välityspalveluista on olemassa tietoa taksiliikenteestä. Taksiliitto on koonnut tietoja taksivälityskeskusten välittämistä kyydeistä. Tiedot eivät ole julkisia.

Terminaalien matkustajapalvelujen tietoja, kuten linja-autoasemien, lentoasemien ja satamien matkustajapalveluista kerätään tietoa osana elinkeinoveroaineistoa. Lisäksi Matkahuolto ylläpitää linja-autoasemien matkustajapalveluihin liittyvää tietoa.

Pysäköintipalveluiden kysynnästä ja tarjonnasta ei ole tilastoja. Tilastokeskus kerää verohallinnon toimeksiannosta tietoja yleisistä kaupallisista pysäköintipalveluista osana elinkeinoveroaineistoa. Kadunvarsipysäköinnistä saadaan tietoa kaupunkien omista (teknisen toimialan) seurannoista. Muun palvelun yhteydessä tarjottavista pysäköintipalveluista ei ole olemassa tilastointia.

4.2 Asiakastutkimukset ja liikennetutkimukset

Liikennevirasto selvittää kysely- ja haastattelututkimuksilla asiakkaiden ja sidosryhmien näkemyksiä. Asiakkaille suunnattuja tutkimuksia ovat muun muassa liikennejärjestelmää koskeva kysely kansalaisille sekä elinkeinoelämän asiakastutkimus. Niillä selvitetään asiakkaiden tyytyväisyyttä ja arvostuksia yli kulkumuotorajojen. Tienkäyttäjätyytyväisyyskysely, jäänmurron palvelutasotutkimus ja rautateiden matkustaja-informaatiotutkimus ovat esimerkkejä yhteen kulkumuotoon kohdistuvista tutkimuksista. Sidosryhmätutkimuksella ja innovaatiomittauksella tutkitaan eri sidosryhmien ja palveluntuottajien näkemyksiä. (Liikennevirasto 2018.)



Kuva 4.1 Liikenneviraston asiakastutkimukset (Liikennevirasto 2018).

Liikkumispalveluiden asiakastutkimuksia ovat joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten asiakastyytyväisyystutkimukset, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjes-

telmään ja matkaketjuihin -tutkimus, matkustuskäyttäytymistutkimukset sekä liikennöitsijöiden tekemät kyselyt.

Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimuksien avulla pyritään tunnistamaan alueellisen joukkoliikenteen kehittämistarpeita. Toisaalta tutkimukset tarjoavat konkreettisen välineen muun muassa liikennöinnin laadun seurantaan. Tutkimukset ja seuranta voidaan jakaa (i) vain joukkoliikenteen käyttäjiin ja käyttöön kohdistuviin tutkimuksiin ja seurantaan sekä (ii) koko väestöön kohdistuviin tutkimuksiin. Vain joukkoliikenteen käyttäjiin kohdistuvat tutkimukset ja seuranta ovat yleensä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tekemiä. Koko alueen väestöön kohdistuvat tutkimukset käsittelevät yleensä laajemmin tyytyväisyyttä kaupungin palveluihin ja liikennejärjestelmään tai vastaajien kulkumuotovalintoja.

Lähes kaikki suurimmat kunnalliset ja seudulliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset seuraavat asiakastyytyväisyyttä joko joukkoliikennevälineissä tai internetissä toteutettavien asiakastyytyväisyystutkimusten avulla säännöllisesti vuosittain tai ajokausittain (ks. Kiiskilä ja Frösén 2016). Yksittäisistä teemoista kerätään tietoa myös täsmäkyselyjen avulla, joita laaditaan esimerkiksi linjasto- ja palvelutasosuunnitelmien laadinnan yhteydessä. ELY-keskukset eivät nykytilanteessa tee toistuvia asiakastyytyväisyystutkimuksia, vaan kyselyitä ja mittauksia tehdään pääsääntöisesti erilaisten hankkeiden ja muutosten yhteydessä.

Taksiliikenteen markkinoihin kohdistuu liikennepalvelulain myötä erityistä mielenkiintoa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on selvittänyt eri tahojen kokemuksia liikennepalvelulain tuomiin muutoksiin ennen uudistuksen voimaantuloa ja tekee vastaavan selvityksen lain voimaantulon jälkeen (Trafi 2017).

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus on toteutettu kahden vuoden välein vuodesta 2011 saakka. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää suomalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään ja liikkumiseen kokonaisuudessaan ja sen eri osa-alueisiin

Matkustuskäyttäytymistä tutkitaan **valtakunnallisella henkilöliikennetutkimuksella (HLT)**. Lisäksi kaupunkiseuduilla on tehty omia henkilöliikennetutkimuksia tai kevennettyjä liikkumiskyselyjä.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on tehty viime aikoina noin viiden vuoden välein. Seuraava valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus julkaistaan keväällä 2018. Tutkimuksen tihentämistä kevennetyllä menettelyllä selvitetään. Henkilöliikennetutkimus antaa yleiskuvan suomalaisten liikkumisesta ja liikkumisen taustoista sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista. Käytettyjä tunnuslukuja ovat muun muassa eri kulkutapojen osuus kaikista matkoista, suoritteesta tai matkoihin käytetystä ajasta, matkaluku, matkojen pituudet ja niihin käytetty aika sekä tietoa matkojen tarkoituksesta.

Kevennettyjen liikkumiskyselyiden tarkoituksena on tuottaa kustannustehokkaasti tietoa kunnan tai kaupunkiseudun liikkumisesta ja tyytyväisyydestä liikennejärjestelmään. Liikkumista voidaan tutkia joko kulkutapojen käyttöä mittaavalla toistuvuuskysymyksellä tai yksinkertaistetulla matkapäiväkirjalla.

Osa liikennöitsijöistä seuraa asiakastytyväisyyttä ja tekee asiakastytyväisyyskyselyitä esimerkiksi osana laatujärjestelmäänsä. Trafi (2016) kehittää tieliikenteen kuljetusyrityksille vastuullisuusmallia, joka on vapaaehtoinen johtamis- ja menettelytapamalli, jonka tavoitteena on edistää ammattiliikenteen turvallisuuskulttuuria ja ympäristön kannalta vastuullista toimintatapaa. Henkilöliikenteen vastuullisuusmallin piiriin kuuluvat joukkoliikenne- ja taksirytykset.

4.3 Tietojen toimittamisen reunaehdot

Liikkumispalveluyrityksillä ja heitä edustavilla järjestöillä on toisistaan eroavia mahdollisuuksia tuottaa kysyntä- ja tarjontatietoja. Toiminnan koko on yksi erottava tekijä. Isoilla yrityksillä (esimerkiksi VR) on omaa toiminnan seuranta ja tilastointia, jolloin tietojen toimittaminen eteenpäin on teknisesti helppoa. Toisena ääripäänä ovat tuhannet pienet taksirytykset, joista suuri osa on yksityisiä elinkeinonharjoittajia. Taksamittarista ja tilinpidosta luettavat perustiedot on mahdollista toimittaa, mutta muun tiedon hankkiminen on käytännössä vaikeaa. Liikkumispalveluita tuottavilta yrityksiltä voi ylipäättään saada tietoa vain niiden omasta toiminnasta (tarjotut palvelut ja niiden myynti). Sen sijaan palveluiden käytön palvelutasoa (odotusajat, matkaajat, koettu laatu ja hinta) pitää selvittää kuluttajilta erilliselvityksin. Joka toinen vuosi tehtävä kysely kansalaisten tyytyväisyydestä (Kiiskilä ja Tuominen 2017) on yksi valtakunnallinen tietolähde koetun laadun seurantaan.

Liikkumispalveluja tuottavat yritykset pitävät pääsääntöisesti kaikkea kysyntää kuvaavaa tietoa sensitiivisenä Markkinoilla kilpaileville yrityksille tiedot omien palvelujen myynnistä ja myös palvelujen tarjonnan yksityiskohdista ovat yleensä luonteeltaan liikesalaisuuksia. Kilpailuasetelma voi kuitenkin jossain tapauksissa syntyä myös yrityksen ja viranomaisen välillä siitä, järjestetäänkö liikenne markkinaehtoisena vai PSA-liikenteenä. Liikennepalvelulaki velvoittaa antamaan tietoja viranomaiselle liikesalaisuuden estämättä, mutta käytännössä oikeaa tietoa ei saa ilman yrityksen myönteisyyttä. Yrityksen kannalta on tärkeää tietää melko tarkkaan luovutetun tiedon käyttötarkoitus, ja yritykselle pitää jäädä mahdollisuus estää tiedon käyttö sille itselle haitallisella tavalla.

Liikesalaisuuden määritelmä on yleisesti ottaen melko avoin ja eri toimijoilla voi olla erilaisia käsityksiä liikesalaisuuden luonteesta. Toisaalta liikkumispalveluyrityksillä on intressejä saada tietoa oman liiketoimintansa tuotantopanokseksi.

Parhaillaan valmisteilla on uusi liikesalaisuuslaki, jossa säädettäisiin liikesalaisuuden määritelmästä sekä liikesalaisuuden oikeudettomasta hankkimisesta, käyttämisestä ja ilmaisemisesta. Laissa säädettäisiin myös sallituista liikesalaisuuden hankkimistavoista ja siitä, millä edellytyksillä väärinkäytöksistä ja laittomasta toiminnasta voidaan ilmoittaa liikesalaisuuden suojasta huolimatta. EU:n liikesalaisuusdirektiivin täytäntöönpanon määräaika päättyy 9.6.2018, jolloin ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan viimeistään voimaan.

4.4 Yhteensovittamistehtävä

Liikennevirasto sovittaa liikkumispalveluiden kehittämistä yhteen jo nykyisin. Joukkoliikennelaki (869/2009) on velvoittanut viranomaisia yhteistyöhön toistensa, muiden kuntien ja maakuntien liittojen kanssa sekä palvelutason määrittelyssä että palvelujen suunnittelun valmistelussa. Liikennevirasto ohjaa ja koordinoi ELY-keskusten joukkoliikennetoimintaa sekä valtakunnallisia joukkoliikenteen kehittämishankkeita. Painopisteinä ovat henkilöliikenteen palveluiden kehittäminen ja joukkoliikenteen tiedonhallinnan kehittäminen.

Keskeisiä yhteensovittamistehtäviä ovat olleet alan yhteistyön koordinointi, lippu- ja maksujärjestelmäkehityksen yhteensovittaminen, osallistuminen erilaisiin kehittämishankkeisiin, hyvistä käytännöistä ja toimintamalleista viestiminen sekä ohjeiden ja suositusten laatiminen. Liikennevirasto koordinoi myös liikenteen järjestämiseen liittyviä tehtäviä kuten yhtenäisten hankinta-asiakirjojen ja sopimusmallien laatimista. Liikenneviraston on myös edistänyt joukkoliikenteen palvelutason määrittelyä valtakunnallisesti yhtenäiseksi. Matkaketjujen sujuvuuteen Liikennevirasto vaikuttaa osaltaan osallistumalla matkakeskusten, asemien ja näihin liittyvän matkustajainformaation sekä liityntäliikenteen suunnitteluun yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten käytännön yhteistyötä on edistetty valtakunnallisissa, säännöllisissä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tapaamisissa, joiden koollekutsujana on ollut Liikennevirasto. Tärkeä yhteensovittamisen foorumi on ollut myös joukkoliikenteen valtakunnallisten eri toimijoiden perustama JOUSI-yhteistoimintaryhmä, jonka vetäjänä Liikennevirasto toimii. JOUSI-ryhmän tavoitteena on matkaketjujen toimivuuden varmistaminen ja edistäminen, kaupunkiseudun joukkoliikenteen vetovoiman lisääminen sekä toimialan markkinoiden ja yleisen toimivuuden tukeminen. JOUSI-ryhmä kehittää ja edistää asiakaslähtöisen palvelukokonaisuuden rakentumista sekä alan houkuttelevuutta ja osaamista. Ryhmän toiminnassa ovat mukana Linja-autoliitto, Paikallisliikenneliitto, Kuntaliitto sekä edustus liikenteenharjoittajilta, suurilta ja keskisuurilta kaupunkiseuduilta, ELY-keskuksista, Liikennevirastosta, VR:ltä, Liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Osakeyhtiöltä.

Joukkoliikenteen koordinoinnin ja yhteistyön tavoitteet kohdistuvat sekä palveluiden tuottajiin että palveluiden käyttäjiin. Liikenteenharjoittajien tulisi olla helppo tulla alalle ja osallistua tarjouskilpailuihin. Matkustajien kannalta tavoitteena ovat sujuvat matkaketjut ja joukkoliikenteen palveluiden saaminen helppona palvelukokonaisuutena riippumatta siitä, miten palvelut tuotetaan.

4.5 Nykytilan arviointi suhteessa tavoitteisiin

Tärkein tiedonkeruun kehittämistarve kohdistuu uusien liikkumisen palveluiden tilastotietoihin, joita ei vielä nykyisin ole saatavissa. Nykyisen tiedonkeruun muita haasteita ovat jossain määrin tietojen keräämisen päällekkäisyydet. Alueellisessa liikenejärjestelmätyössä on jossain määrin koettu haasteeksi, että markkinaehtoisien linja-autoliikenteen kysynnästä ei ole tietoa, ja kokonaiskuva kysynnän kehittymisestä jää tältä osin vajaaksi.

Jotta voidaan seurata uusien liikkumispalveluiden kehittymistä, tulee aiemmin seurannan ulkopuolelle jääneitä palveluja saada seurannan kohteeksi. Keskeinen haaste on myös ”vanhojen” palveluiden aikasarjojen jatkuminen, joka ei kaikilta osin ole mahdollista. Linja-autoliikenteen sopimusliikenteen seurannassa tulee yritysten toimittamat seurantatiedot saada paremmin käyttöön, joka mahdollistaisi erillisistä matkustajalaskennoista luopumisen ELY-liikenteessä. Taulukossa 4.1 on tarkemmin arvioitu nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin kehittämistarpeita suhteessa viranomaisen tavoitteisiin.

Taulukko 4.1 Nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin arviointi viranomaisten tavoitteiden kannalta.

Tavoite	Arvio nykytilasta	Kehittämistarpeita ja ehdotuksia uuteen seurantamalliin
Voidaan seurata ”uusien” liikkumispalveluiden kehittymistä.	Saatavilla ainoastaan koko toimialoja (joista uudet palvelut huonosti eroteltavissa) koskevia yritystilastotietoja (TK). Kysyntä- ja tarjontatietoja ei kerätä. Valmiudet tietojen toimittamiseen vaihtelevat.	Aiemmin seurannan ulkopuolelle jääneitä palveluja pitää saada seurannan kohteeksi. Rajapinnat on hyödynnettävä tietolähteenä. Yrityksiltä kysyttävien tietojen sisälön määrittely vaatii lisäselvityksiä.
”Vanhojen” palveluiden aikasarjat jatkuvat.	JLST:n aikasarjojen jatkuvuudessa on jo ollut haasteensa. Suoriteluvut perustuvat (liian) vanhoihin keskimatkanpi-tuuksiin. Aluejako on muuttunut ja vaatii tulkintaa. Aiempien vuosien ”raakati-dot” ovat löydettävissä.	Tulevassa tilastoinnissa ei pidä lukiutua aiempiin aikasarjoihin, mutta keskeisten jatkuvuudesta olisi huolehdittava. Aiemmista raakatiedoista on (osin) mahdollista tuottaa uusien jäsentelyjen mukaisia tietoja.
Sopimusliikenteestä saadaan tarkkaa tietoa korvausperusteiksi sekä suunnittelun ja järjestämisen avuksi.	Toimivaltaisten (pl. LVM) sopimusliikenteiden seuranta on kaupunkiliikenteessä kuukausittaista ja tieto kootaan JUKUun. ELY-liikenteen tietoja kerätään kuukausittain ja matkustajalaskennoista 3 krt/vuosi. Matkustajalaskennat kootaan VALLU:un (yksityiskohtaisesti) ja edelleen JUKU:un. Kuukausittaista seurantaa ei hyödynnetä, koska sopiva järjestelmä puuttuu.	Sopimusliikenteiden kuukausittais-ta seurantaa aletaan käyttää tietolähteenä kaikkien viranomaisten liikenteessä. Matkustajalaskennoista luovutaan.
Markkinaehtoisten palvelujen kysynnästä ja tarjonnasta saadaan tietoa palveluiden suunnittelun ja järjestämisen avuksi.	Tarjontatieto on tarkkaa. Kysyntätietoa ei ole tavoitteen mukaisella tarkkuudella (paitsi junaliikenne rataosittain). Valmiudet näin tarkan kysyntätiedon tuottamiseen ovat huonot. Kysyntätieto nähdään liikesalaisuutena.	Rajapinnoista saatava tieto antaa tarjontatietojen seurantamahdollisuuden. Tiedon kerääminen ei ole vielä teknisesti ratkaistu. Markkinaehtoisen liikenteen kysyntätietoja ei sensitiivisyyden takia voi julkaista kovin tarkalla tasolla.
Saadaan muodostettua liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan aluetyypeittäin eroteltava tilakuvat.	Tämä on mahdollista JLST:n aluetyypillä ja voimassa olevalla 2 vuoden takaisesta tilanteesta. Tavoite on jokseenkin mahdoton toteuttaa nykyisillä tiedonkeräystavoilla ja aluejako vaatii päivittämistä	Valtakunnallisesti tällainen tietojen yhdistely on tavoiteltavaa jatkossakin. Uusista palveluista kuten pysäköinnistä kiinnostaa myös tarkempi aluejako (kaupunki).
Kerätyt tiedot ovat laadultaan hyviä ja vertailukelpoisia. Tietojen perusteella voidaan täyttää tältä osin tilastointivelvoitteet.	Toteutuu SVT-tilastoissa ja myös JLST tehdään Tilastokeskuksen asiantuntijoiden toimesta. Tietojen laadussa on tosin monia haasteita.	Tilastokeskuksella voisi olla laaja rooli tiedon hankinnan ja tilastoinnin toteuttajana. Myös virastossa tarvitaan tilastointiasiantuntemusta omaan tiedonkeruuseen, tilastointiin ja tilastopalveluiden tilaajana.

Liikkumispalveluita tuottavien yritysten kannalta on tärkeää kehittää tiedonkeruun menetelmiä entistä selkeämmäksi ja yrityksiä vähemmän työllistäviksi. Tietopalveluiden sisältöä ja käytettävyyttä tulee kehittää yritysten näkökulmasta, jotta myös tietojen hyödyntäminen on yrityksille hyödyllistä ja houkuttelevaa. Taulukossa 4.2 on arvioitu nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin kehittämistarpeita liikkumispalveluita tuottavien yritysten tavoitteiden kannalta.

Taulukko 4.2 Nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin arviointi liikkumispalveluita tuottavien yritysten tavoitteiden kannalta.

Tavoite	Arvio nykytilasta	Kehittämistarpeita ja ehdotuksia uuteen seurantamalliin
Tietopyynnöt ovat selkeästi esitetyt ja perustellut. Samaa tietoa kysytään vain kerran.	Rautatietilastoinnissa kunnossa. Tilastokeskuksen tilinpäätöskyselyssä ja sopimusliikenteiden tiedontoimituksissa (la) osin samoja tietoja, mutta kokonaiskuvan saamiseksi tiedot on kysyttävä erikseen.	Nykyisiä tiedonkeruita kannattaa hyödyntää: Rautatieliikenne, sopimusliikenteiden seuranta, linja-autoyritysten tp-kysely. Tavoite on keskeinen uuden tiedonkeruun suunnittelussa.
Liikkumispalveluiden tuottajat saavat tietoa omista suoritteistaan suhteessa muihin toimijoihin.	Taksiliitto ja Linja-autoliitto välittävät TK:lta saamia tietoja jäsenistölleen. Muut eivät.	Seuranta voisi kehittää yrityksille houkuttelevaksi (vrt. majoitustilasto ⁴)
Liike- tai ammattisalaisuuksia sisältäviä tietoja ei välitetä eteenpäin muodossa, jossa yksittäinen yritys on tunnistettavissa.	Nykyisissä seurannoissa TK ja TVV:t vastaavat siitä, että tietosuoja on kunnossa.	Markkinaehtoisten toimijoiden näkökulmasta Tilastokeskus olisi neutraali sensitiivisen tiedon (kysyntätieto) kerääjä.
Pyydetty tiedot ovat selvitettävissä kohtuullisella vaivalla. Tietojen toimittamiskanava on helppokäyttöinen ja luotettava.	Tilastokeskuksen tilinpäätöskysely linja-autoyrityksille koetaan työlääksi. JLST keruuprosessi on kaikkiaan raskas eri osapuolille.	Seurannassa tulisi mahdollisimman paljon hyödyntää nykyisiä tiedonkeruita (ellei niitä pysty korvaamaan kattavasti yksinkertaisemmalla tavalla). Sähköisten aineistojen (kuten olennaisten tietojen rajapinnat ja verohallinnon aineistot) laaja hyödyntäminen on toivottavaa.

⁴ Tilastokeskus tekee kuukausittain kyselyn yli 20 vuodepaikan majoitusliikkeiden perustiedoista, tarjolla olevasta kapasiteetista, kapasiteetin käytöstä ja majoituspalvelujen käyttäjistä. Lisäpalveluna Tilastokeskus tuottaa erillisten sopimusten mukaisesti tietoja esimerkiksi Helsingin hotellien omista tiedoista suhteessa valitun vertailuotoksen keskiarvoon.

5 Tavoitetila

5.1 Päälinjaukset

Liikkumispalveluiden seurantatehtävän tavoitetilaa on määritelty vuodelle 2022, johon ajoittuu liikennepalvelulain vaikutusten arviointi. Seurantaa ei kuitenkaan ole mietitty vain lain vaikutusten arviointia silmällä pitäen vaan laajemmin liikennejärjestelmän seurannan ja liikennehallinnon tilastointivelvoitteiden kannalta. Seurannasta löydetään todennäköisesti vielä tunnistamattomia kehityssuuntia ja -tarpeita sen jälkeen, kun liikennepalvelulaki on ollut jonkin aikaa voimassa ja nähdään, miten liikkumispalveluiden markkinat kehittyvät.

Seurantaa varten kerättävästä tiedosta esitetään seuraavat neljä päälinjausta (kts. tarkemmat kuvaukset luvusta 5.2):

1. Nykyiset toimivat tiedonkeruut ja tilastoinnit käytetään hyödyksi. Toiminnassa olevilla seurannoilla on tässä käsiteltävää seurantatehtävää laajempia tilastovelvoitteista johtuvia tarpeita ja perusteluja. Samalla niistä saadaan liikkumispalveluista sekä kysyntää että tarjontaa kuvaavia tietoja, jotka on syytä käyttää hyväksi seurannan tehokkuuden takia ja päällekkäisen tiedonkeruun välttämiseksi.

2. Olennaisten tietojen rajapinnoista kerätään merkittävä osa liikkumispalvelujen tarjontatiedoista. Laki velvoittaa liikkumispalveluiden tuottajia olennaisten tietojen avaamiseen. On perusteltua edellyttää, että liikennehallinto pyrkii hyödyntämään tätä tietoa mahdollisimman laajasti eikä varsinkaan lähde esimerkiksi tilastokyselyillä selvittämään rajapinnoissa kerrottuja tietoja erikseen. Rajapintojen käyttö tilastotiedon lähteenä edellyttää kuitenkin vielä määrittely- ja kehitystyötä sekä rajapintojen ja tietosisältöjen standardointia. Tiedonkeruuta lisätään vaiheittain.

3. Traficom ottaa tehtäväkseen taksiliikenteen ja välitystoiminnan kysyntätietojen keruun. Taksiliikenteen lupasääntely ja valvonta yleisemminkin siirtyvät vuonna 2018 ELY-keskuksilta Trafiin ja vuonna 2019 Traficomiin. On luontevaa, että siellä on myös vastuu taksiliikenteen tietojen keruusta ja tilastoinnista.

4. Aiemmin tilastoimattomien liikkumispalvelujen kysyntätietojen kerääminen hankitaan Tilastokeskukselta. Tilastokeskus on neutraali (sensitiivisen) kysyntätiedon kerääjä pysäköinti-, autonvuokraus- ja yhteiskäyttöautopalveluiden tuottajille. Liikkumispalveluiden seurannan vastuu on Traficomilla, joka hankkii palvelun Tilastokeskukselta. Seurannan toteutus vaatii esiselvityksiä ja suunnittelua. Seurantaa lisätään vaiheittain.

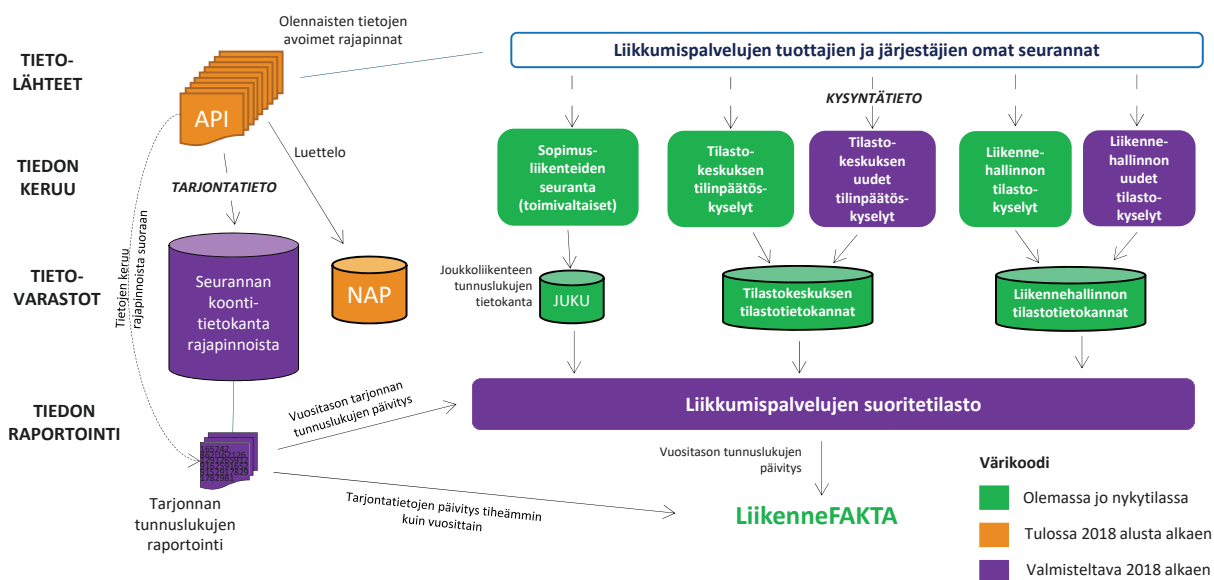
Liikkumispalveluista edellä kuvatulla tavalla kerätyt tiedot esitetään julkaistavaksi seuraavien linjausten mukaisesti:

5. Liikkumispalveluista julkaistaan vuositilasto. Julkisen liikenteen suoritetilaston tilalle tulee enemmän tilastojulkaisun kaltainen liikkumispalveluiden vuositilasto. Tilastosta vastaa Traficom, joka hankkii tilaston laadintaan palvelua Tilastokeskukselta. Vuositilaston sisältöä laajennetaan vaiheittain.

6. Liikennejärjestelmän tilakuva esitetään Liikennefakta.fi-palvelussa. Liikennefakta.fi on liikennejärjestelmän tilan seurannan ajantasaisin tietolähde. Siellä julkaistaan keskeiset tiedot suoritustilastosta (vuosittain) sekä mahdollisesti tiheämmin päivitettävät tarjontatietojen tilastotunnusluvut.

Liikennepalvelulain velvoittaman liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannan ohella liikennehallinto tekee yleistä liikenteen ja liikkumisen tutkimusta ja seuranta, kuten valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus ja tieliikenteen kehityksen seuranta. Näiden tuloksista saadaan joitakin liikkumispalveluiden kysyntää kuvaavia tietoja osaksi liikennejärjestelmän tilan seuranta.

7. Seurantatietoja täydennetään erillistutkimuksin. Seurantatehtävän mukaisen liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannan tueksi ja lisäksi tarvitaan erillistutkimuksia palveluiden laadun laajempiin kartoituksiin, tilastojen kehittämiseen ja vaikutusarviointiin. Kaikkiaan seurantatehtävä painottuu riittävän kattavan ja laadukkaan tilasto- ja seurantatiedon tuottamiseen. Tietojen hyödyntäminen politiikan valmistelussa ja suunnittelussa edellyttää niiden analyysiä ja tulkintaa.



Kuva 5.1 Yleiskuva ehdotetusta seurannan tavoitetilasta 2022.

Yhteensovittamistehtävän merkitys tulee kasvamaan toimijakentän muuttuessa. Yhteensovittamistehtävästä linjataan seuraavaa.

8. Liikennevirasto käynnistää henkilöliikenteen sidosryhmäyhteistyön kehittämisen. Lähtökohtana on liikennepalvelulain toimeenpanon tukeminen, yhteensopivuus Liikenneviraston asiakkuustoimintamallin kanssa sekä muun liikenteen hallinnon kanssa tehtävän yhteistyön huomioiminen.

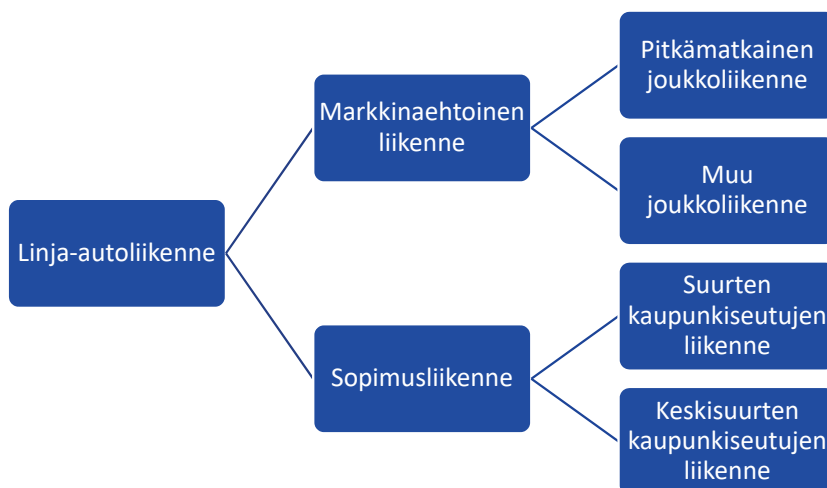
5.2 Seurantatehtävä

5.2.1 Nykyisen tiedonkeruun ja tilastoinnin käyttö

Nykyiset tilastot ja niiden tiedonkeruu hyödynnetään osana valtakunnallista liikkumispalveluiden seurantaa. Hyödynnettäviä vuositilastoja ovat Rautatietilasto, Kotimaan vesiliikennetilasto, Finavian liikennetilastot ja Tilastokeskuksen tilinpäätöstilastot rautateiden kaukoliikenteestä ja taksiliikenteestä. Toimivaltaisten viranomaisten hankkimien sopimusliikenteiden kuukausittaisen seurannan tuottamat tiedot hyödynnetään niiden raportointiportaali JUKUn kautta.

Kaikilla tässä hyödynnettävillä seurannoilla ja tilastoilla on seurantatehtävää laajempia käyttötarkoituksia, kuten rautatieliikenteen ja vesiliikenteen EU-tason tilastointi. Sopimusliikenteiden seurantatietoja puolestaan käytetään muun muassa korvausten kohdentamisessa ja maksuperusteina sekä liikenteen suunnitteluun ja kilpailutusten valmisteluun.

Alueelliset yritystoimintatilastot tuottavat tietoa useista liikkumispalveluista. Linja-autoliikenteen tilinpäätöskyselyyn ehdotetaan nykyistä selkeämpää jaottelua markkinaehtoinen liikenne/sopimusliikenne. Hankintatapa (suorahankinta vs. kilpailutus) ei sen sijaan ole seurannan kannalta merkittävä tieto. Markkinaehtoinen liikenne on aiemmin katsottu kaikki kaukoliikenteeksi. Jatkossa markkinaehtoinen liikenne kannattaisi jaotella aluetyypeittäin samoin kuin sopimusliikenne. Sopimusliikennettä koskeva tieto saadaan viranomaisilta ja sitä on hyödynnetty Julkisen liikenteen suoritetilastossa, koska viranomaisen tieto on aluetyyppikohtaista. Tilinpäätöskyselyä ei ole käytetty sopimusliikenteen osalta lähteenä päällekkäisyyksien välttämiseksi. Koko liikenteen pitää kuitenkin olla yrityskohtaisessa kyselyssä, jotta saadaan koko liikevaihto selville.



Kuva 5.2. Ehdotus linja-autoliikenteen luokittelusta Julkisen liikenteen suoritetilastossa.

Eri liikkumispalveluiden (koetusta) laadusta saadaan tietoa kahden vuoden välein toistettavasta asiakastutkimuksesta, jossa selvitetään kansalaisten tyytyväisyyttä matkaketjuihin. Tutkimuksen tulokset esitetään kulkumuodoittain ja erilaisilla alueellisilla rajauksilla. Monet liikkumispalvelut ovat eroteltavissa, mutta tältä osin kyselyssä on myös kehittämistarpeita. Koetusta laadusta saadaan lisäksi tietoa taksiliikenteen ennen–jälkeen-tutkimuksesta sekä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tekemistä asiakastyytyväisyystutkimuksista.

Taulukko 5.1 Ehdotus nykyisen tiedonkeruun ja tilastojen käytöstä seurannassa.

Palvelu	Saatavat tiedot	Tarkkuustaso	Päivitys	Tietolähde
Rautateiden henkilöliikenne	Kaukoliikenteen liikevaihto	Kaukoliikenne (toimiala 49100); alueellinen erotteilu mahdollinen	Vuosittain	Tilastokeskuksen alueellinen yritystilasto
	HSL-liikenteen liikevaihto	HSL:n ostama junaliikenne	Vuosittain	HSL:n tilinpäätös
	Kauko- ja lähiliikenteen ostojen liikevaihto	LVM:n ostama liikenne	Vuosittain	Valtion talousarvio / Ostosopimus
	Matkat Henkilökilometrit Junakilometrit Vaunukilometrit	Rataverkon yhteysväli Kaukoliikenne Lähiliikenne	Vuosittain	Rautatietilasto
Taksiliikenne	Liikevaihto Toimipaikat	Toimiala, seutukunta, kunta	Vuosittain	Tilastokeskuksen alueellinen yritystilasto
	Liikevaihto	Toimiala, seutukunta, kunta	4 kertaa vuodessa	Tilastokeskuksen aineisto (verohallinnon alv-tietokannoista)
Linja-autoliikenne	Ajoneuvot Istumapaikat	Kaikki linja-autoyhtykset; PSA-liikenne, muu liikenne	Vuosittain	Tilastokeskuksen aineisto (tilinpäätöskyselyn vastauksista)
	Myyntitulot Ajokilometrit Matkat	Kaikki linja-autoyhtykset; markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne erikseen, kaukoliikenne, kaupunkien sopimusliikenne, maaseutusopimusliikenne, palveluliikenne, tilausliikenne	Vuosittain	Tilastokeskuksen aineisto (tilinpäätöskyselyn vastauksista), Toimivaltaisten omat seurannat; JUKU
	Lähdöt Linjakilometrit Lipputulo Matkat Keskikuorma Max-kuorma	ELYjen (maakuntien) sopimusliikenne; Sopimus, linja/reitti, vuoro (lähtö)	Vuosittain	Toimivaltaisten omat seurannat; JUKU
	Matkat Keskikuorma Max-kuorma	Kaupunkiviranomaisten sopimusliikenne; Sopimus, linja, vuoro, pysäkki	Vuosittain	Toimivaltaisten omat seurannat; JUKU
Ilmailun henkilöliikenne	Matkustajat Koneiden nousut ja laskeutumisot	Lentoasema	Vuosittain	Finavian liikennetilastot
Merenkulun henkilöliikenne	Matkustajamäärä	Vesistöalue	Vuosittain	Kotimaan vesiliikennetilasto
Raitiovaunu- ja metroliiikenne	Vaunukilometrit Vaunupäivät Matkustajat (nousut) Keskimatkanpituus	Kaupungeittain	Vuosittain	HSL:n matkalippuaineisto, oma seuranta, tilastointi (jatkossa myös Tampere)
Kaupunkipyörät	Matkat (vuokraukset) Ajetut kilometrit	Kunta	Vuosittain	Kaupunkipyöräkaupunkien oma seuranta ja tilastointi

5.2.2 Olennaisten tietojen käyttö seurannassa

Rajapinnoista saatavat tarjontatiedot on tavoitteena hyödyntää liikkumispalveluiden seurannassa mahdollisimman kattavasti. Olennaisten tietojen jakamisvelvoite tulee voimaan 2018 alussa⁵. Vie kuitenkin aikansa, ennen kuin liikkumispalveluita tuottavat yritykset ovat avanneet rajapintansa. Alussa tietojen ilmoittamistavat vaihtelevat ja yhdenmukaisten standardien ja rajapintojen kehittyminen vievät aikaa. Tässä suunnitelmassa pidetään tavoitteena sitä, että liikkumispalveluiden olennaiset tiedot olisivat saatavilla koneluettavista rajapinnoista ja käytettävissä tilastointiin vuoteen 2022 mennessä. Tavoitteeseen edetään vaiheittain, ja eteneminen voisi tapahtua esimerkiksi seuraavasti: Vuoden 2018 päättyessä valtaosa liikkumispalveluiden rajapinnoista on avattu ja aikataulunmukaisesta liikenteestä voidaan tuottaa markkinaehtoisen liikenteen muutostietoja toimivaltaisille viranomaisille ja tilastotunnuslukuja. Vuoden 2019 loppuun mennessä tilastointi laajenee taksiliikenteeseen, välityspalveluihin ja terminaalipalveluihin ja vuoden 2020 aikana vuokraus- ja pysäköintipalveluihin.

Tässä ehdotuksessa arvioidaan, että seuranta ja tilastointia varten olisi tehtävä tarjontatietojen koontitietokanta. Koontitietokanta on välttämätön, jotta liikkumispalveluiden tarjontatieto saadaan kerättyä talteen seurannan tunnuslukujen tuottamiseksi. Koontitietokanta palvelee Liikennevirastolle määrättyä seurantatehtävää ja se on tietojen jatkuvuuden ja saatavuuden takia oltava viranomaisen omaisuutta. Koontitietokannassa voi osin hyödyntää kokemuksia ja osaamista nykyisen joukkoliikenteen koontitietokannan rakenteista ja toiminnasta. Koontitietokannan käytöstä tilastotiedon lähteenä ei ole vielä kokemuksia. Tietokannasta laskettavat tilastotunnusluvut vaativat määrittelytyötä ja raportointityökalun kehittämistyötä. Tavoitetilassa rajapinnoista luetaan keskeiset tarjontatiedot seurannan koontitietokantaan, josta tehdään määräajoin (esimerkiksi neljästi vuodessa) tilastokyselyjä. Kyselyjen tulokset tallennetaan tilastotietokannaksi, josta saadaan tiedot tilastojulkaisuihin, liikennejärjestelmän tilan seurantaan sekä suunnitteluun ja tutkimukseen.

Erityistarpeena on aikataulunmukaisen liikenteen muutokset, joista on saatava tieto kyseisen alueen toimivaltaiselle viranomaiselle tiedon ilmaannuttua rajapintaan tai yrityksen ilmoituksesta. Tarjontamuutokset pitää liikennepalvelulain mukaan ilmoittaa erikseen viimeistään 60 päivää ennen muutoksen voimaantuloa, ellei tieto ole saatavissa avoimesta rajapinnasta. Muutosten seuraamiseksi on toteutettava tekniset ratkaisut, joilla pystyy seuraamaan aikataulun mukaisen tarjonnan muita kuin kausiluonteisia muutoksia ja raportoimaan niistä. Liikennevirasto teetti syksyllä 2017 pilotin, jossa nykyisen koontikannan dataa visualisoitiin tiedon louhinnan työkaluilla. Eteneminen pilotoinnista täysimittaiseen tuotantokäyttöön vaatii kuitenkin vielä aikaa ja kehittämistyötä.

⁵ Tietojen avaaminen on osa EU nk. multimodaaliasetuksen (Multimodal Travel Information Services, MMTIS) täytäntöönpanoa. Multimodaaliasetuksella tavoitellaan kansallisia matkatiedon yhteyspisteitä, joiden kautta eri toimijat saavat nopeasti tiedot matkatiedon rajapinnoista ja kansallisista reitityspalveluista. Tällaisten palvelujen tulisi olla saatavilla kaikilla EU:n verkoilla vuoden 2023 joulukuuhun mennessä. Suomi on etenemässä asetuksen toimeenpanossa ensimmäisten maiden joukossa.

Taulukko 5.1 Ehdotus olennaisten tietojen käytöstä seurannassa.

Palvelu	Seurattavia tietoja	Tarkkuustaso	Tilastotunnus- lukujen rapor- toinnin tiheys	Käytössä (tavoite)
Rautateiden henkilö- liikenne	Lähdöt (vuorot) Esteetön tarjonta Matka-aika Hinnoitteluperusteet	Aikataulun mukainen tarjonta rataosittain ja asemittain	Vuosittain	2019
Raitiovaunu- ja met- roliiikenne	Lähdöt (vuorot) Esteetön tarjonta Matka-aika	Kaupungeittain	Vuosittain	2019
Taksiliikenne (mark- kinaehtoinen)	Toimijoiden määrä Esteetön tarjonta Hinnoitteluperusteet Vertailuhinta	Yhdistetään toiminta-alueista kunnittain	4 kertaa/v	2020
Markkinaehtoinen lin- ja-autoliikenne, tar- jontatiedot	Aikataulun muutos	Linja/aikataulu (tarkka)	Heti muutoksen tapahtuessa	2019
Kaikki linja- autoliikenne, tarjonta- tiedot	Lähdöt (vuorot) Esteetön tarjonta Matka-aika Hinnoitteluperusteet	Aikataulun mukainen tarjonta yhteysväleittäin Muun kuin aikataulun mukaisen liikenteen tiedot	4 kertaa/v	2019
Ilmailun henkilölii- kenne	Lähdöt (vuorot) Hinnoitteluperusteet	Aikataulun mukainen tarjonta lentoasemittain (ja kohteittain); Reittilennot ja tilauslennot erik- seen	4 kertaa/v	2019
Merenkulun henkilölii- kenne	Lähdöt Hinta	4 kertaa/v	4 kertaa/v	2019
Moottoriajoneuvojen vuokrauspalvelut	Kapasiteetti Hinta	Kunta	4 kertaa/v	2021
Kaupunkipyörät	Pyörien määrä Palveltava alue	Kunta	4 kertaa/v	2020
Henkilökuljetus- palveluiden välityspal- velut	Välitettävissä oleva kapasiteetti Hinta	Kunta	4 kertaa/v	2020
Yleiset kaupalliset py- säköintipalvelut	Pysäköintipaikat Hinnoitteluperusteet	Kunnittain	4 kertaa/v	2021
Rautatieasemien mat- kustajapalvelut	Sisätilat Muita laatutekijöitä Esteettömyys	Asemittain	4 kertaa/v	2020
Linja-autoasemien matkustajapalvelut	Sisätilat Muita laatutekijöitä Esteettömyys	Asemittain	4 kertaa/v	2020
Lentoasemien matkus- tajapalvelut	Esteettömyys Muita laatutekijöitä	Lentoasemittain	4 kertaa/v	2020
Satamien matkustaja- palvelut	Esteettömyys	Satamittain (henkilöliikennesatamat)	4 kertaa/v	2020

5.2.3 Traficomin uusi tiedonkeruu⁶

Taksiliikennettä harjoittavat yritykset ovat toimittaneet vuosittain ELY-keskukselle tiedon ammattikilometreistä ja liikevaihdesta lupakiintiöiden tarkistusta varten. Tiedot saadaan tilastoitua asemapaikoittain (kunnittain). Vuoden 2017 tilastotiedot taksiliikenteestä kerätään vielä ELY-keskuksen toimesta vuoden 2018 keväällä ennen uuden lain voimaantuloa. Näitä tietoja käytetään vuoden 2017 suoritetilaston koostamisessa. Lupa-asiat ja niitä hoitavat henkilöt siirtyvät vuonna 2018 Trafiin ja vuoden 2019 alusta Traficomiin, jolla on vastuu taksiliikenteen kehityksen seurannasta ja valvonnasta laajemminkin. Traficom on tämän takia luonteva taho jatkamaan tiedonkeruuta taksiliikenteestä.

Tilastokeskus on tuottanut (Taksiliitolle) 4 kertaa vuodessa tiedon taksiyritysten liikevaihdesta. Tiedot louhitaan verohallinnon alv-tilitysten tietokannasta. Tämä on kiinnostava tieto jatkossakin. Taksialan muutoksiin kohdistuu suuri kiinnostus ja useammin kuin vuosittain saatava tieto (olennaisten tietojen lisäksi) on tarpeen.

Henkilökilometrien määrittämiseksi tilastossa tarvitaan keskiarvotietoa matkustajien määrästä ja matkojen pituuksista. Nykyisessä tilastoinnissa laskelmat tehdään vuoden 1995 tutkimuksen perusteella. Uutta suoritetilastointia varten tarvitaan erillistutkimus näiden tietojen ajanmukaistamiseksi.

Välityspalveluista on vaikea kerätä tietoa tilinpäätöskyselyn yhteydessä, koska välitystoimintaa tehdään useiden toimialaluokkien sisällä. Traficomin on siksi perusteltua kerätä myös välityspalvelujen kysyntää kuvaavat tiedot suoraan yrityksiltä.

Taulukko 5.2 Ehdotus liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) uudesta tiedonkeruusta.

Palvelu	Selvitettävät tiedot	Tarkkuustaso	Keräystiheys	Tiedon keräys
Taksiliikenne	Liikevaihto Toimipaikat	Toimiala, seutukunta, kunta	Vuosittain	Tilastokeskuksen alueellinen yritystilasto
	Liikevaihto	Toimiala, seutukunta, kunta	4 kertaa vuodessa	Tilastokeskuksen aineisto (verohallinnon alv-tiedoista)
	Ammattiajokilometrit	Pääasiallinen toiminta-alue (kunta)	Vuosittain	Traficom pyytää taksiyrityksiä toimittaman tiedon edellisen vuoden kilometreistä
Kuljetuspalveluiden välityspalvelut	Liikevaihto Välitetyt kuljetukset	Alue (olennaisten tietojen toimialue), kuljetuksen tyyppi (juna, la, taksi); kunta	Vuosittain	Traficom pyytää yrityksiä toimittamaan edellisen vuoden tiedot
Ajoneuvojen yhteiskäytön maksulliset välityspalvelut	Liikevaihto Välitetyt käyttökerrat	Alue (olennaisten tietojen toimialue)	Vuosittain	Traficom pyytää yrityksiä toimittamaan edellisen vuoden tiedot

⁶ Traficomin nykyisestä jatkuva tiedonkeruu käsiteltiin luvussa 5.2.1.

5.2.4 Tilinpäätöskyselyjen tiedonkeruu

Tilastokeskus on neutraali (sensitiivisen) kysyntätiedon kerääjä palveluille, jotka eivät ole luvanvaraisia ja joita liikenneviranomaisen ei erityisesti valvo. Tässä ehdotetaan, että pysäköinti-, autonvuokraus- ja yhteiskäyttöautopalveluiden tuottajille kehitetään linja-autoalan kyselyn kaltainen tilinpäätöskysely palvelujen kysynnästä. Sen tuottamista tiedoista tuotetaan näiden liikkumispalveluiden kysynnän tilastotunnusluvut.

Tilastokeskus voi myös tuoda pysäköinti- ja vuokraustoimialoille matkailua vastaavaa palvelua, jossa yritykset saavat tietoja verrokkimarkkinoista. Tällöin seurannan tiheyttä voi olla perusteltua lisätä. Liikkumispalveluiden valtakunnalliseen seurantaan riittää tämän ehdotuksen mukaan tietojen keruu vuosittain.

Uutta tiedonkeruuta aiemmin tilastoimattomista palveluista pitää lähestyä ensin erillisselvityksin. Tiedonkeruu ja tietosisällöt ovat perusteltua suunnitella yhdessä liikennehallinnon, Tilastokeskuksen ja palveluiden tuottajien edustajien kanssa. Liikkumispalveluiden seurannan vastuu on Traficomilla, joka hankkii palvelun Tilastokeskukselta.

Taulukko 5.3 Ehdotus Traficomien Tilastokeskukselta hankkimasta tilinpäätöskyselyihin perustuvasta tiedonkeruusta.

Palvelu	Selvitettävät tiedot	Tarkkuustaso	Keräystiheys	Tiedon keräys
Moottoriajoneuvojen vuokrauspalvelut	Liikevaihto Vuokrausten määrä Vuokrattunaoloaika Ajetut kilometrit	Toimiala, seutukunta, kunta	Vuosittain	Tilastokeskus selvittää verottajan tietokannoista ja täydentävin kyselyin
Yleiset kaupalliset pysäköintipalvelut	Liikevaihto Pysäköintien määrä Pysäköintiaika	Toimiala, seutukunta, kunta	Vuosittain	Tilastokeskus selvittää verottajan tietokannoista ja täydentävin kyselyin

5.2.5 Tilastojen julkaisu

Julkisen liikenteen suoritetilasto kootaan vielä vuoden 2016 tiedoista kevyenä versiona sekä vuoden 2017 tiedoista laajuudeltaan nykyistä suoritetilastoa vastaavana. Tämän jälkeen tilastoa kehitetään liikkumispalveluiden vuositilastoksi. Liikkumispalveluiden suoritetilasto tehdään nykyistä raporttiformaattia enemmän tilastojulkaisun muotoiseksi. Vuositilastosta vastaava taho on Traficom, joka hankkii tilaston tuotannon Tilastokeskukselta. Tiedot julkaistaan pdf-raporttina ja Px-web-tilastotietokantoina käyttö- ja API-liittymineen. Julkaistavat tiedot ovat julkisten tilastojen mukaisessa tarkkuustasossa ja eivät sisällä liikesalaisuuksien kaltaista tietoa.

Liikkumispalveluiden tilastotiedot julkaistaan myös osana Traficomien vastuulla olevaa liikennejärjestelmän kokonaisseurantaa. Sitten kun olennaisten tietojen rajapinoista luettuja tarjontatietoja voidaan tuottaa tilastoluvuiksi, on niitä mahdollisuus päivittää tilan seurantaan esimerkiksi neljännesvuosittain. Kyselyillä hankittujen tie-

tojen päivitystiheys on vuosi. Liikenne.fi on liikennejärjestelmän tilan seurannan ajantasaisin tietolähde.

5.2.6 Erillistutkimukset ja -selvitykset

Erillistutkimuksia tarvitaan tilastoinnin ohella esimerkiksi palveluiden laadun laajempiin kartoituksiin, vaikutusarvioinnin tueksi, täydentämään tilastoissa alkuvaiheessa olevia tietopuutteita sekä esiselvityksinä uudelle tiedonkeruulle. Erillisselvityksiä on tehty esimerkiksi pyöräilystä (Salermo ym. 2016) ja yhteiskäyttöautoista (käynnissä alkuvuonna 2018).

Tämän työn yhteydessä on havaittu tarpeita ainakin seuraaville erillisselvityksille:

- Taksiliikenteen ammattiajokilometrien ja liikevaihtotietojen keruu vuodelta 2017 tulevaa tilastointia varten ennen lain ja markkinoiden muutosta 1.7.2018
- Kartoitus autonvuokrausta harjoittavista toimijoista sekä heidän mahdollisuuksistaan tuottaa tietoja palvelujen kysynnästä
- Vastaava selvitys kaupallisesta pysäköintitoiminnasta
- Tutkimus taksiliikenteen keskuormituksista ja keskimatkanpituuksista henkilöliikenteen kilometrien tarkempaa laskemista varten
- Selvitys linja-automatkojen keskipituuksista
- Selvitys kadunvarsipysäköinnistä ja muiden toimintojen yhteydessä olevasta maksullisesta pysäköinnistä
- Selvitys yhdistämispalvelujen käytöstä ja vaikutuksista liikkumistottumuksiin.

Lisäksi osana liikennepalvelulain tavoitteiden toteutumisen seurantaan kannattaisi selvittää erillistutkimuksena avoimen datan käyttöä ja käyttökokemuksia sekä rajapinnoista saatavien tietojen hyödyntäjiä, heidän käyttämiään tietoja ja käyttökokemuksia. Yhdistelyjen henkilö- ja tavarakuuljetusten määrä ei selviä tilastoinnista, ja jossain vaiheessa asiaa tulee selvittää erillisselvityksillä.

5.3 Yhteensovittamistehtävä

5.3.1 Tavoitteet ja tehtävän sisältö

Liikenneviraston yhteensovittamistehtävän keskeisimmät tavoitteet ovat liikennepalvelulain toteutuminen ja eri toimijoiden näkemysten yhteensovittaminen sekä alan yleinen kehittäminen. Tavoitteena on saada alan toimijat keskustelemaan asioista sekä saada eri osapuolet hyötymään yhteistyöstä ja alan kehittämisestä. Yhteensovittamistehtävässä tärkeitä ovat tällöin myös hyvistä toimintatavoista viestiminen ja toimijoiden ohjaus. Tämä mahdollistaa viranomaisten päällekkäisen toiminnan välttämisen ja resurssitehokkaan toiminnan. Resurssitehokkuuteen liittyy myös tavoite liikennejärjestelmän tehokkaasta hyödyntämisestä sekä julkisen rahan oikea kohdentaminen ja tehokas käyttö.

Liikennevirasto on käynnistänyt henkilöliikenteen sidosryhmäyhteistyön kehittämisen syksyllä 2017. Henkilöliikenteen sidosryhmäyhteistyöhön liittyen Liikennevirasto toteutti joulukuussa 2017 sidosryhmäkyselyn liikkumisen palveluiden tarjoajille. Vastauksia kyselyyn saatiin 142 kappaletta. Kyselyssä kartoitettiin yhteistyömenetelmien lisäksi myös mihin aihealueisiin liittyen alan toimijat haluaisivat tehdä Liikenneviraston kanssa yhteistyötä. Viisi eniten kannatusta saanutta aihealuetta olivat:

1. Alan yleinen kehittäminen (esim. kehittämishankkeet ja pilotit),
2. Viranomais- ja markkinaehtoisen liikenteen yhteensovittaminen ja palvelutasokysymykset
3. Lippu- ja maksujärjestelmän yhteentoimivuus
4. Olennaiset tiedot (olennaisten tietojen rajapintakatalogi, NAP)
5. Informaatiojärjestelmien yhteentoimivuus

Lisäksi Liikennevirasto on kartoittanut viranomaistoimijoiden näkemyksiä yhteisissä palaverissa ja tapaamisissa. Liikennehallinnon toimijoiden näkemyksiä kartoitettiin lyhyesti tämän selvityksen työpajassa.

Liikenneviraston yhteensovittamistehtävä muodostuu seuraavista osakokonaisuuksista:

- Alan yhteistyön koordinointi ja yleinen kehittäminen
 - Viranomais- ja markkinaehtoisen toiminnan yhteensovittaminen
 - Verkostoihin osallistuminen ja niiden vetäminen (esimerkiksi JOUSI-ryhmä)
 - Lainsäädännön tulkinnat ja ohjeistus
 - Kehittämishankkeista sekä hyvistä käytännöistä ja toimintamalleista viestiminen
 - Kehittämishankkeiden toteutus ja pilotit sekä toimijoiden kehittämishankkeiden rahoitus
 - Kansainvälinen yhteistyö
- Tietojärjestelmät ja -palvelut
 - Olennaisten tietojen rajapintakatalogin (NAP) kehittäminen
 - Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus
 - Standardien ja tietoformaattien kehittämiseen osallistuminen
 - Avoimen datan hyödyntäminen ja julkaisu
- Viranomaistoiminnan tuki
 - Viranomaisten verkostot ja yhteistyöryhmät
 - Viranomaisten koordinointi, ohjeistus ja yhteiset käytännöt (esimerkiksi palvelutaso, hankinnat)
 - Viranomaisten tietojärjestelmät (esimerkiksi JUKU).

5.3.2 Yhteensovittamisen muutokset valtakunnallisesti ja alueellisesti

Viraston nykyinen viranomaisohjaus ja koordinointi (ELY-keskukset, kaupunkitoimivaltaiset viranomaiset) jatkuvat osin nykyisellään, mutta viraston rooli muuttuu koordinoivampaan suuntaan. Mahdollisesti maakuntauudistuksen myötä joukkoliikenteen toimivalta siirtyy ELY-keskuksilta maakunnille, jolloin Liikenneviraston suora ohjausyhteys alueelliseen joukkoliikenteeseen katkeaa. ELY-keskukset ovat tuoneet esille, että yhteinen valtakunnallinen koordinointi on välttämätöntä myös jatkossa riippumatta siitä, kuinka kullakin alueella toimivaltakysymykset organisoidaan. Alueellisiin tehtäviin kuuluu lukuisia kokonaisuuksia, joita kannattaa koordinoida valtakunnalli-

sesti. Esimerkiksi liikenteen hankintaan, sopimusten seurantaan ja joukkoliikenteen yleiseen kehittämiseen liittyvät tehtävät ovat tällaisia. Yleisesti siirtyminen suorasta ohjauksesta koordinointiin tarkoittaa, että Liikenneviraston työssä on huomioitava laajemmin erilaiset sidosryhmät ja tehtävät ovat osin suoraa ohjeistusta yleisemmällä tasolla.

Liikennehallinnon toimijoille voi syntyä uusia haasteita ja tarpeita uudentyyppiselle yhteistoiminnalle markkinaehtoisten liikennepalvelujen lisääntymisen myötä. Tavoitteena on edellytysten luominen markkinaehtoisille palveluille ja julkisen vallan ja yritysten roolien selkeyttäminen. Liikennepalvelulaki lähtee monessa kohdin siitä, että markkinaehtoinen toiminta on ensisijaista ja viranomaisten toiminta tulee sopeuttaa siihen. Esimerkiksi liikenteenhankinnoissa markkinaehtoisen liikenteen tarjonta tulee ottaa huomioon nykyistä painokkaammin.

Yhteensovittamistehtävä laajenee joukkoliikenteestä kattamaan kaikkien liikkumispalvelujen kehittämistä. Uudistuksen myötä kehittämissyhteistyöhön tulee mukaan Liikennevirastolle uusia sidosryhmiä, kuten taksiliikenteen ja uusien liikkumispalvelujen tuottajat. Tästä aiheutuu tarve verkostoyhteistyön kehittämiseksi siten, että Liikennepalvelulain toimeenpanon kannalta keskeiset tahot ovat edustettuina verkostoissa. Lisäksi Liikennevirastolla on oltava tuntemusta eri tahojen toiminnasta ja markkinoista. Liikennevirasto on kehittämässä liikkumispalveluiden tarjoajien kanssa tehtävää sidosryhmäyhteistyötä.

Myös alueellisten toimijoiden työhön tulee mukaan uusia sidosryhmiä. Valtakunnallisen yhteistyön merkitys kasvaa entisestään, koska alueilla tuskin on mahdollista syvälliseen kehittämissyhteistyöhön liikennepalveluiden laajan tuottajajoukon kanssa.

Yhteensovittamistehtävällä voidaan keskeisesti vaikuttaa kansalaisten ja palveluntuottajien tasapuoliseen kohteluun eri puolella maata. Yhteistyö ja koordinointi alueiden välillä on toivottavaa myös liikkumispalveluiden tuottajien näkökulmasta. Valtakunnalliset toimijat eivät halua eri alueilla osallistua erityyppisiin ja vaatimuksiltaan kovin erilaisiin tarjouskilpailuihin tai sopimuksiin. Yhteensovittaminen hankinnoissa lisää tarjouskilpailujen houkuttelevuutta ja edistää osaltaan kilpailun lisääntymistä.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely ei enää ole lakisääteistä, mutta palvelutaso joudutaan jatkossakin alueilla määrittämään liikenteen suunnittelun ja hankintojen pohjaksi. Määrittelyissä kannattaa hyödyntää soveltuvien osien valtakunnallisia kriteereitä, jotta vertailtavuus eri alueiden välillä säilyisi ja alueet pystyisivät paremmin hyödyntämään toistensa kokemuksia. Tämä edellyttää valtakunnallisten ohjeiden ja kriteerien päivittämistä jatkossakin.

6 Etenemispolku

Tavoitetilan saavuttaminen vuoteen 2022 mennessä edellyttää välitöntä toimeen ryhtymistä. Kehittämistyö onkin jo aloitettu aikataulun mukaisen liikenteen olennaisten tietojen koontitietokannan ja raportointityökalujen toteuttamismahdollisuuksien kar-toituksella. Seuraavat kehittämistoimet ja niiden aikataulut ovat luonteeltaan tavoitteellisia ja tarvittavia tehtäviä osoittavia. Käytännössä toteutettavissa olevat asiat ja aikataulut selviävät kunkin tehtävän tarkemmassa suunnittelussa ja toimeenpanossa.

1. Liikennevirasto määrittelee ja toteuttaa koontitietokannan olennaisten tietojen rajapinnoista. Koontitietokanta tarvitaan, koska avoimissa rajapinnoissa annettua tarjontatietoa ei ole järkevää kerätä erikseen tilastollisilla menetelmillä. Koontikanta vaaditaan myös siksi, että markkinaehtoisien liikenteen muutokset voidaan havaita ja tiedottaa niistä toimivaltaisille viranomaisille. Reittiliikennelupamenettelyn päättymisen myötä tätä tietoa ei enää koosteta muualle (VALLU). Koontitietokanta sisältää ensimmäisessä vaiheessa GTFS-muotoisen aikataulun mukaisen liikenteen tiedot. Kehitystyön tavoitteena on, että kaikista olennaisista tietoja jakavista liikkumispalveluista saadaan ajan myötä tietoja koontitietokantaan tilastointia varten. Työ on alkanut syksyllä 2017 ja se jatkuu ainakin kevään 2018, mahdollisesti pidempäänkin.

2. Liikennevirasto toteuttaa aikataulutetun liikenteen tarjontatietojen raportointityökalun. Ensin pitää määritellä täsmällisesti, miten (mm. tässä työssä osoitettuja) tunnuslukuja koontitietokannasta tuotetaan. Perustunnuslukuina ovat lähdöt, vuoromäärät ja linjakilometrit, mutta tarkempia määrittelyä tarvitaan esimerkiksi alueellisiin ja ajallisiin rajauksiin. Liikennetarjonnan kehityksen myöhempiä analyysejä varten tarjonnan tunnusluvut olisi perusteltua tallentaa esimerkiksi neljännesvuosittain maakunnittain, suurimmat kaupunkiseudut eroteltuina sekä maakuntakeskusten välisiltä yhteysväleiltä poikkileikkaustietona. Tunnuslukujen raportointiin pitää toteuttaa automatiikka, mutta sen lisäksi tarvitaan toimintamalli tiedon laadun varmistukseen (tarkistuslista, vastuuhenkilö). Työ aloitetaan kevään ja kesän 2018 kuluessa.

3. Liikennevirasto tekee olennaisten tietojen seurantaan aikataulunmukaisen liikenteen muutosten ilmaisimen. Aikataulunmukaisen liikenteen muutosten havainnointiin rajapinnoista tarvitaan automatiikka. Sen pitäisi pystyä tunnistamaan yrityksen esittämistä tiedoista sellaiset muutokset, jotka vastaavat liikennepalvelulain 60 vrk ilmoitusvelvollisuutta. Automatiikan lisäksi tarvitaan toimintatapa tietojen ilmoittamisesta kyseisen alueen toimivaltaiselle viranomaiselle. Työ on alkanut syksyllä 2017 ja se jatkuu ainakin kevään 2018.

4. Liikennevirasto käynnistää henkilöliikenteen sidosryhmäyhteistyön kehittämisen. Lähtökohtana on liikennepalvelulain toimeenpanon tukeminen, yhteensopivuus Liikenneviraston asiakkuustoimintamallin kanssa sekä muun liikenteenhallinnon kanssa tehtävän yhteistyön huomioiminen (etenkin Trafi). Työ on käynnistetty syksyllä 2017 ja se valmistuu vuoden 2018 aikana.

5. ELY-keskukset keräävät taksiliikenteen ammattiajokilometrit ja liikevaihtotiedot vuodelta 2017. Tiedot pitää kerätä talteen tulevaa tilastointia varten ennen lain ja markkinoiden muutosta 1.7.2018. ELY-keskusten suunnitelmissa on toteuttaa tämä tiedonkeräys. Lupatehtävien ja -henkilöiden siirtyessä Trafiin siirtyvät taksiliikenteen tilastotiedot mukana. Valtakunnallinen vastuutaho asiassa on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Työ toteutetaan kevään 2018 kuluessa.

6. ELY-keskukset tekevät SEITTI-kyselyt kuntien rahoituksesta 2017. Viime vuodesta koottavaa suoritetilastoa varten tarvitaan tiedot kuntien kuljetuspalveluhankinnoista. Tietojen keruu vie tarkistuskierroksineen aikaa, mutta tietojen saamiseen ei ole lähivuosina muuta vaihtoehtoa. Keruu aloitetaan huhti-toukokuussa 2018.

7. Tilastokeskus tekee tilinpäätöskyselyn linja-autoyrittäjille. Tilinpäätöskysely vuodesta toteutetaan vielä entisellä lomakkeella. Tiedot tarvitaan vuodesta 2017 laadittavaan julkisen liikenteen suoritetilastoon. Kyselystä vastaa Tilastokeskus ja se toteutetaan huhti-toukokuussa 2018.

8. Liikennevirasto, Trafi ja Viestintävirasto suunnittelevat tulevan tilastoinnin toimintalinjat. Yhdistettävillä virastoilla on tilastoinnissa ja seurannoissa nykyisin omat vastuunsa, toimintatapansa ja linjauksensa. Tulevassa virastossa nämä on sovittava yhteen. Seurannan jatkuvuuden kannalta yhdistämistyö on syytä aloittaa jo nykyisissä virastoissa. Yhteistyömalli Tilastokeskuksen kanssa on yksi ratkaistava kysymys. Työ tehdään syksyn 2018 kuluessa.

9. Tilastokeskus päivittää linja-autoliikenteen tilinpäätöskyselyn lomakkeen. Nykyinen tilinpäätöskyselylomake on tarpeellista päivittää, jotta sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen erottelu saadaan selvemmäksi tilastointia varten. Liikennetyypit päivitetään kyselyssä nykyisen säädännön ja käytännön mukaisiksi. Kevään 2018 kyselyä varten päivitystä ei enää ehdi tehdä, jolloin tavoitteena on saada päivitetty lomake vuoden 2018 tietojen kyselyyn keväällä 2019. Kyselyn päivitys on perusteltua tehdä yhteistyössä Tilastokeskuksen, Liikenneviraston ja Linja-autoliiton kanssa vuoden 2018 kuluessa.

10. Tilastokeskus kokoaa julkisen liikenteen suoritetilaston 2017. Perinteinen JLST kootaan viimeisen kerran vanhalla formaatilla. Tilasto on samalla liikennepalvelulakia edeltävän ajan ”tilinpäätös” julkisen liikenteen suoritteista ja rahoituksesta. Tilastosta vastaava taho on Liikennevirasto, joka hankkii työn Tilastokeskukselta. Työ tehdään vuoden 2018 aikana painottuen loppusyksyyn.

11. Traficom tekee tilastokyselyt vuoden 2018 tiedoista. Tilastokyselyjen kohteena ovat taksiliikenne ja välityspalvelut. Tiedonkeruusta ja tietojen käsittelystä vastaa Traficom. Tiedonkeruu tehdään huhti-toukokuussa 2019.

12. Traficom tekee kehitysprojektin tarjonnan tilastotunnuslukujen tuottamisesta olennaisten tietojen rajapinnoista (muut kuin GTFS-muotoiset tiedot). Selvityksen perusteella tehdään menetelmä ja toimintamalli tarjontatietojen tilastointiin vastaavalla tavalla kuin aikataulunmukaisessa liikenteessä (tehtävässä 2). Toteutus ja toimeenpano vuonna 2019.

13. Traficom tekee selvityksen autonvuokrausalalta. Liikenneviraston yhteiskäyttö-autoselvitys valmistuu alkuvuonna 2018, ja siitä saadaan tietoa osasta autonvuokrausala. Tämä ehdotu tarkoittaa kaikki autonvuokrausta harjoittavat toimijat kattavan selvityksen laatimista. Lähtökohtana hyödynnetään myös yhteiskäyttöautoselvityksen tulokset. Selvityksessä kartoitetaan yritysten mahdollisuudet tuottaa tietoja palvelujen kysynnästä. Tiedon laatu-, vertailtavuus- ja sensitiivisyyskysymykset otetaan huomioon. Lopputuloksena esitetään tilinpäätöskyselyn lomake. Selvityksen päävastuutahona on Traficom, mutta se tehdään yhteistyössä Tilastokeskuksen sekä pysäköintialaa edustavien liittojen kanssa. Työ ajoitetaan kevääseen 2019.

Lähteet

Alusliikennelaki (623/2005)

Joukkoliikennelaki (869/2009)

Kiiskilä K ja Frösen N (2016). Linja-autoliikenteen toistuvat asiakastyytyväisyyskyselyt. Malli kyselyn toteuttamiseen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2016.

Kiiskilä K ja Tuominen J (2017). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Kyselytutkimus 2017. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2017.

Liikennevirasto (2017). Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakunta-uudistuksessa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2017.

Liikennevirasto (2018). www.liikennevirasto.fi (viitattu 13.1.2018)

Laki liikenteen palveluista (320/2017)

Rautatielaki (304/2011)

Salermo M, Hublin P, Aalto-Setälä N, Suomela H, Hämäläinen T, Antikainen J (2016) Pyöräily palveluistuvassa liikennejärjestelmässä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 29/2016.

Trafi (2018). Taksimarkkinoiden vapautumisen ennen – jälkeen tutkimus 2017. Trafin tutkimuksia 2/2018.

Taksiliikennelaki (217/2007)

Tilastokeskus, tilastollinen toimialaluokitus TOL 2008.
<http://www.stat.fi/meta/luokitukset/toimiala/001-2008/index.html>. (viitattu 4.12.2017)

Tilastolaki (280/2004)

Haastattelut

Haastattelun kohde	Haastatellut henkilöt
Helkama-Rent Oy (Avis ja Budget)	Timo Orilähde
Kyyti Group	Pekka Niskanen, Filip Djupsjöbacka, Paavo Moilanen
LAL	Mikko Saavola
Liikennevirasto	Harri Lahelma
LVM	Laura Eiro, Susanna Metsälampi
MaaS Global	Sami Pippuri
Paikallisliikenneliitto	Minna Soininen
POPELY	Ari Hoppania
Q-Park	Juha Sirelius, Ismo Rein
Taksiliitto	Ville Jaakola
Tampereen Aluetaksi	Helvi Liukkaala
Tilastokeskus	Juha-Pekka Konttinen, Ossi Nurmi, Matti Kokkonen
Trafi	Pietari Pentinsaari, Laura Riipinen, Hanna Strömmer
Uber Finland	Joel Järvinen, Robert Toivalainen
UUDELY	Anne Vierimaa, Seppo Nikkanen
VR	Leena Keisanen, Minna Schalin

Tekijät saivat haastatteluista useita selvitystyön sisältöä evästäviä tietoja ja näkemyksiä. Yksityiskohtaiset kirjaukset tehtiin työn tekijöiden käytettäväksi ja ohjausryhmän nähtäväksi. Keskeiset viestit työn sisällön kannalta olivat seuraavat:

Seurantatehtävästä

- Tarvitaan uudetkin liikkumispalvelut kattava kuva liikennejärjestelmän toimivuudesta
- Ajantasaisuus ja alueellisuus tavoiteltavia
- Seurantatarpeita, velvoitteita ja tiedonkeruuta pitää miettiä laajempina kokonaisuuksina
- Yrityksillä on intressi antaa palvelujen saatavuustieto avoimesti
- Kaikki kysyntätieto ja osin tarjontatieto ovat lähtökohtaisesti sensitiivistä
- Markkinoiden avaaminen tekee kysyntätiedosta entistä strategisempaa
- Vertailukelpoisuus ja laadunvalvonta huolehdittava.

Yhteensovittamistehtävästä

- Markkinaehtoisen liikenteen kysyntätiedon välitys tvv-alueille
- Yhtenäinen järjestelmä tietojen toimittamiseen
- Liikennejärjestelmän tiedonkeruun kokonaiskoordinointi
- Rajapintojen tukipalvelut
- Terminologian yhdenmukaisuus
- Valtakunnalliset hankintaohjeet (mm. kalustovaatimukset).

Työpaja

Selvityksen työpaja pidettiin 16.11.2017 Liikenneviraston, Trafín, LVM:n ja Tilastokeskuksen edustajien kesken. Työpajaan osallistuivat ohjausryhmän (ks. esipuhe) lisäksi Joel Karjalainen LVM:stä, Hannu Kuikka liikennevirastosta, Pietari Pentinsaari ja Laura Riipinen Trafista sekä Juha-Pekka Konttinen Tilastokeskuksesta. Työpajassa keskusteltiin seuranta- ja yhteensovittamistehtävän tavoitteista, seurannasta tarvittavien tietojen sisällöistä sekä etenemispolusta tavoitteisiin pääsemiseksi. Seuraavassa on yhteenveto työpajan keskustelujen tuloksista.

Seurantatehtävän tavoitteet

- Lainsäädännön tavoitteiden, toimivuuden ja vaikutusten sekä velvoitteiden täyttymisen arviointi.
- Lisätään ymmärrystä liikkumispalveluiden markkinoista.
- Tuotetaan yrityksille liiketoimintaa edistävää tietoa.
- Toimiiko liikennejärjestelmä? Käytetäänkö liikennejärjestelmää tehokkaasti (myös infraa)?
- Kohtaavatko tarjonta ja kysyntä?
 - onko markkinapuutteita?
 - jääkö kysyntää piiloon?
 - täytyykö viranomaisen puuttua?
- Käytämmekö julkista rahaa oikein? Kohdennetaanko tuet tehokkaasti?
- Parantuivatko käyttäjien palvelut? Ovatko ne edullisempia kuin aiemmin?
- Kuka hyötyy, kuka kärsii?
- Miten liikkumispalvelut kehittyvät (lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä)?

Yhteensovittamistehtävän tavoitteet

- Etukäteen tehtävää, proaktiivista toimintaa (tehdään ennakoivasti asioita, joita seurannan puolella voidaan osoittaa).
- Julkisen vallan ja yritysten roolin selkeyttäminen.
- Luodaan edellytyksiä markkinaehtoisille palveluille
 - avoin data/yhteensovittaminen: Livin rautateiden avoin data, esimerkkinä taksirenki-appi (junien kulun seuranta ja täsmäyttäminen asemalle).
- Liikennejärjestelmän/liikkumispalvelujen yhteentoimivuuden edistäminen/varmistaminen, matkaketjut, liput.
- Kansalaisten ja palveluntuottajien tasapuolinen kohtelu
- Tehokkuus:
 - liikennejärjestelmän tehokas käyttö
 - julkisen rahan tehokas käyttö
 - viranomaisen päällekkäisen toiminnan ja seurannan välttäminen
 - kustannussäästöt.
- Tavoitteena saada toimijat keskustelemaan asioista ja saada kaikki hyötymään; hyvistä toimintatavoista viestiminen ja ohjaus.
- Asiakaskokemuksen parantaminen.

Seurantatiedon käyttöarvo eri toimijoiden kannalta

- Yrityksille: Tuotetaan lisäarvoa yrityksille, motivoidaan palvelutarjoajia
 - Tarvitaanko NAP-porkkana, jolla pääsee käsiksi raporttipankkiin, toisaalta tietojen toimittamisen ja avaamisen lakivelvoite?
 - TK:n markkinaosuustilasto hyvä esimerkki. Kaikilta tärkeimmiltä toimijoilta saadaan tiedot, koska markkinaosuustiedon saanti motivoi tuottamaan oikeaa tietoa.
- Toimivaltaisille viranomaisille: työn tukeminen, viranomaisen saa kokonais käsityksen.
- Poliittisen päätöksenteon tuki ja seuranta (esim. uudet liikkumispalvelut).
- Media ja markkinointi.

→Tarvitaan selkeää ja laadukasta tietoa palvelemaan liikennejärjestelmän seurantaa (ja ymmärrystä) ja pitkällä tähtäimellä kehittämistä.

Merkitys palvelun käyttäjille on tärkeintä!

Näkökulmia tiedon keruuseen ja raportointiin

- Kaikki tiedonkeräys pitää olla motivoitua (tuottaa hyötyä).
- Aluejakoja mietittäessä otettava huomioon yhdisteltävyys eri tutkimuksiin (aluerakenne, laatututkimukset jne.).
- Datan tarkkuuden suhteen tavoitteet eivät saisi olla liian kunnianhimoisia.
- Raporttimuoto ei niinkään tärkeää, mieluummin annetaan tietoa rekistereistä käyttöön (tietokanta).
- Päätehtävä on tiedon jakaminen, mutta erilliset yhteenvedot erilaisiin käyttötarpeisiin myös tarpeellisia.
- Mieluiten jo olemassa olevia kanavia ja tietoteknisiä ratkaisuja hyödyntäen/avaamalla + täydentäminen otantatutkimuksin.
- Kyselyjen rasittavuuden minimointi.
- Datasta kauppatavaraa pidemmällä aikajänteellä.
- Tietosuoja-asetus muuttuu.

ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-518-1
www.liikennevirasto.fi

Liik
enne
vira
sto